ДО АВСТРАЛИИ ЗА ТРИ ДНЯ

К. Д. ПАРМЕНТИЕ

Куне Дирк ПАРМЕНТИЕ

ДО АВСТРАЛИИ ЗА ТРИ ДНЯ

НА «АИСТЕ» В МЕЛЬБУРНСКОЙ ГОНКЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ ЕГО ПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВА МИНИСТРА ВОДНЫХ РЕСУРСОВ И ТРАНСПОРТА* инженера Я. А. КАЛФФА†

СХЕЛТЕНС И ГИЛТАЙ — АМСТЕРДАМ 1935
ФОНД СООБЩЕСТВА ПАМЯТИ «АИСТА» — ОЛБЕРИ 2024
ФЛАЙТ ТВ — МОСКВА 2025

УДК 82-94 + 82-992 + 629.735.33 + 629.7.058.4
П18 (Парм)

До Австралии за три дня / К. Д. Парментие; пер. с англ.: И. Соловей. — Москва : электронное издание — 300 с.

Великая воздушная гонка МакРобертсона из Лондона в Мельбурн была важнейшим мировым авиационным событием 1934 года, определившим в том числе пути и принципы развития дальнемагистральной гражданской коммерческой пассажирской авиации на десятки лет вперёд.

Одной из причин такого её влияния было то, что первое место в классе «гандикап» и второе в общем зачёте занял экипаж нидерландской авиакомпании KLM на самолёте «Дуглас DC-2» под командованием Куне Дирка Парментие, выполнявший почтово-пассажирский рейс — но в рамках гонки вне стандартного расписания KLM, хотя в основном по обычному маршруту.

Это путевые заметки и некоторые размышления капитана Парментие, написанные «по горячим следам» в конце 1934 года и изданные в Амстердаме в начале 1935-го.

90 лет эта книга существовала только на голландском языке, в 2024 году была переведена на английский и издана в Австралии на бумаге. В 2025 году на основе австралийского и голландского изданий выполнено русское.

Рекомендуется любителям гражданской авиации и её истории.

12+

Перевод с английского, комментарии, подготовка иллюстраций, графика, дизайн и вёрстка: ***Игнат Соловей***

Гарнитура PT Serif. Объём 8,9 уч.-изд.л.

PUBLIC DOMAIN К. Д. Парментие: авторский текст на голландском языке, 1934 г.
PUBLIC DOMAIN Фотографии (различные авторы), 1934 г.
PUBLIC DOMAIN Издательский дом «Схелтенс и Гилтай», Амстердам 1935 г.
© H. Dekker, Uiver Memorial Community Trust, Олбери, Австралия: текст на английском языке, 2024 г.
CC BY-NC-ND 4.0 INTL И. Соловей: текст книги, комментарии, схемы на русском языке, 2025 г.

Разрешается свободное некоммерческое распространение в электронном виде файла русскоязычного издания без изменений полностью или частично и нетиражная печать для личного использования и пополнения фондов библиотек.

** Государственный орган, ответственный за управление водными ресурсами и соответствующую инфраструктуру, включая все дамбы и каналы, а также дорогами и воздушным движением.*

† Якоб Андриан Калфф, директор Нидерландских железных дорог и в 1933–1935 гг. министр водных ресурсов и транспорта, написал официальное предисловие, но до выхода книги не дожил, скоропостижно скончавшись 13 января 1935 года.

На титульном листе — издательская марка книгопечатного дома «Схелтенс и Гилтай». Подобные знаки использовались в Европе с XV века, отличались художественным и стилистическим разнообразием. Этот знак появился в 1900 году, а надпись een wil, een weg — сокращение от waar een wil is, is een weg. На русский эту западноевропейскую поговорку уместно перевести как «дорогу осилит идущий» (дословно — «если есть воля, то есть и путь»).

Издательские марки использовались не во всех странах и не всеми издателями, а во второй половине XX века их заменили логотипы, но в Нидерландах в 1930-е годы они были почти у всех издательств.

Компания «Схелтенс и Гилтай» просуществовала примерно до конца 1980-х годов, наиболее заметной на рынке она была в 1900–1940 гг., хотя продолжала выпускать популярные книги и после Второй Мировой войны.

Исторический момент: «Аист» пролетает над финишной чертой на Флемингтонском ипподроме в Мельбурне

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение к англоязычному изданию....6
Заметка автора русского перевода....7
Предисловие к англоязычному изданию 2024 года....8
Предисловие к голландскому изданию 1935 года....11

Предисловие автора....15
I. Зачем KLM участвовала в Мельбурнской гонке....17
II. Почему выбрали «Дуглас»....27
III. Я забираю «Аиста» из Калифорнии....31
IV. Кое-что о приготовлениях....56
V. Некоторые подробности о гонке МакРобертсона....63
VI. Мы отправляемся в Милденхолл....72
VII. Старт....82
VIII. Первый день
Милденхолл — Рим — Афины — Алеппо — Багдад....88
XI. Второй день
Багдад — Джаск —Карачи — Аллахабад —Калькутта — Рангун....99
X. Третий день
Рангун — Алор Сетар — Сингапур — Батавия — Рамбанг — Купанг — Порт-Дарвин....117
XI. Четвёртый день
Порт-Дарвин — Клонкарри — Шарлевилль — Олбери — Мельбурн...133
XII. Мельбурн празднует....163
XIII. В Сидней, Новый Южный Уэльс....202
XIV. Через Квинсленд до Северной Территории....209
XV. Снова в Ост-Индии
Тимор — Ломбок — Бали....221
XVI. Приём на Яве....228
XVII. В Голландию....243
XVIII. На родной земле....268
XIX. Развитие воздушного сообщения....275
XX. Из бортового журнала «Аиста»....297

Послесловие коллектива англоязычного издания....298

ВВЕДЕНИЕ К АНГЛОЯЗЫЧНОМУ ИЗДАНИЮ

В начале 2023 года Мемориальный фонд проекта реставрации DC-2 Uiver получил в подарок много артефактов, связанных с самолётом DC-2 Uiver («Айвер», «Аист») авиакомпании KLM. В их числе была книга, озаглавленная *In Drie Dagen Naar Australië* («До Австралии за три дня»), написанная Куне Дирком Парментие, командиром самолёта DC-2 Королевских Голландских Авиалиний «Аист», который участвовал в воздушной гонке МакРобертсона в 1934 году.

После краткого обсуждения собралась небольшая группа людей, поставивших целью издать эту книгу на английском языке. Во время интервью на радиостанции «Эй Би Си» Гоулберн Мюррей I бросил клич в поисках человека, который хорошо владеет голландским и английским, и достаточно квалифицированного для перевода книги.

На следующее утро мне позвонил слушатель «Эй-Би-Си», у которого в гостях был друг из Нидерландов. Этот гость хотел бы поговорить с нами насчёт книги. Его звали Хенри Деккер, и в краткой беседе перед тем, как сесть на самолёт домой, в Нидерланды, он вызвался перевести книгу.

Наша команда увидела в этом воплощение англоязычного издания. В течение следующих нескольких месяцев Хенри выполнил блестящий перевод книги, попутно разъяснив некоторые голландские слова и выражения, которые в ней использовались.

Участник нашего проекта, отставной журналист и бывший пилот Эндрю Хипвелл, историк авиации Дэвид Кротти и я вычитали перевод. Далее мы передали его нашему дизайнеру, Иэну Коссору, который отсканировал множество фотографий и графиков, подготовил их к публикации и сверстал макет книги.

Любитель авиации и предприниматель Дик Смит написал предисловие, а также сделал щедрое пожертвование, позволившее выпустить это издание.

Насколько нам известно, книга, которую вы держите в руках — это единственное переиздание и первый перевод за 90 лет, и мы надеемся, что вам понравится рассказ об одном из важнейших авиационных событий в мире от лица его непосредственного участника, самого капитана Парментие.

Я хотел бы выразить искреннюю признательность Дику Смиту за поддержку проекта, а также Хенри, Эндрю, Дэвиду и Иэну за время и усилия, которые они затратили на то, чтобы эта частица истории снова увидела свет ровно к летию со дня завершения Воздушной гонки МакРобертсона.

Расс Джейкоб, руководитель проекта

ЗАМЕТКА АВТОРА РУССКОГО ПЕРЕВОДА

Англоязычное издание этой книги вышло в ноябре 2024 года в Австралии. Я о нём узнал, когда в январе 2025-го неспешно готовил сюжет о Великой воздушной гонке, который вы можете посмотреть в 182-м выпуске авиационной телепрограммы Flight TV (flighttv.ru).

Благодаря моему другу Саше Зайцеву, давно ставшему из москвича сиднейцем, томик оказался в моих руках в Москве в начале февраля. Поскольку и история гонки МакРобертсона, и личность капитана Парментие мне известны давно и хорошо, и я всячески стремлюсь популяризировать их в среде русскоязычных любителей авиации, вопрос «переводить или нет» не стоял. Конечно же, переводить! И не с целью заработка, а для свободного распространения среди всех желающих приобщиться к этому выдающемуся эпизоду истории мировой авиации.

При подготовке русского перевода я, как и авторы австралийского издания, сделал макет похожим на голландскую книгу 1935 года. Также я постарался сохранить авторские особенности изложения, иногда немного суховатого и с налётом официальности (хотя пилотский юмор всё равно пробивается), и общий дух текста, написанного почти век назад, когда речь устная и письменная,— и голландская, и английская, и русская,— звучала несколько иначе.

Капитану Парментие за три недели до гонки исполнилось всего 30 лет. Он был молодым человеком на острие технического и социального прогресса, практическим знатоком авиатехники, аккуратным командиром передовых воздушных судов, национальным героем, мировой знаменитостью, любящим супругом и отцом — но не журналистом, не профессиональным писателем и не выпускником университета. Ещё он до мозга костей был продуктом своего времени и места (где, например, империи, колонии и расовое неравенство были чем-то самим собой разумеющимся), а одной из задач книги было, безусловно, создание положительного образа KLM. Если язык местами покажется немножко чопорным, а некоторые выражения устаревшими — помните об этом.

Практически все сноски сделал я, они предназначены для русскоязычных читателей, которые либо сосредоточены на истории российской и советской авиации в противовес мировой, либо вовсе далеки от реалий той эпохи. Географические названия в тексте сохранены такими, какими они были в 1934 году, поэтому многие сопровождаются пояснениями. Наименования «Нидерланды» и «Голландия» используются параллельно в зависимости от контекста, как и в оригинале книги.

Некоторых фотографий в приличном качестве не существует, а часть пришлось обработать с использованием искусственного интеллекта, который пока не очень-то и умён. Возможно, в последующих тиражах и обновлениях файла электронной книги это удастся исправить, если выйдет связаться с австралийцами и получить от них материалы.

Игнат Соловей — авиационный журналист,
видеооператор, переводчик, верстальщик

ПРЕДИСЛОВИЕ К АНГЛОЯЗЫЧНОМУ ИЗДАНИЮ 2024 ГОДА

Австралийским авиаторам, вероятно, хорошо известна выдающаяся история голландского экипажа, который участвовал в Воздушной гонке МакРобертсона 1934 года из Лондона в Мельбурн.

Макферсон Робертсон предложил устроить эту гонку и обеспечил впечатляющий призовой фонд в 15 000 австралийских фунтов, что примерно равно 1 миллиону нынешних австралийских долларов. Робертсон — основатель кондитерской компании «МакРобертсон», которая выпускает знаменитые конфеты Freddo Frog и Cherry Ripe. Он выбился из низов, упорным трудом сколотил большое состояние и стал известным благотворителем. Также он основал авиакомпанию «МакРобертсон Миллер», которая обслуживала значительную часть Западной Австралии. Макферсон Робертсон, как выдающийся бизнесмен и филантроп, стал моим примером для подражания.

Самолёт с голландским экипажем, «А», прославился не тем, что финишировал первым в гандикапе и вторым в общем зачёте, а тем, что успешно совершил ночную сложную посадку в грозу на ипподроме города Олбери.

Самолёт-победитель, DH.88 Comet «Гросвенор Хаус», английская компания «Де Хэвилленд» построила специально для этой гонки. Однако нидерландский борт, DC-2 «Аист», был совершенно обычным типовым пассажирским самолётом, только что с завода. Парментие рассказывает, почему голландцы не полетели на «Фоккере», а купили американский самолёт.

Книга начинается рассказом о забирании самолёта из Лос-Анджелеса и перелёте в Нью-Йорк, где его разобрали и погрузили на пароход до Нидерландов, собрав по прибытии.

Это был типовой пассажирский борт без дополнительных топливных баков, с 14 пассажирскими креслами и туалетом. Капитан взял на борт трёх коммерческих пассажиров, которым подавались в полёте кофе и бутерброды.

В 1982 году я пролетел значительную часть этого маршрута на своём вертолёте — но это была надёжная машина с современной авионикой, а ещё у меня были отличные карты. Всего этого в 1930-е годы попросту не было. Ещё я мог себе позволить сесть на любом свободном пятачке суши, тогда как на DC-2 можно

было рассчитывать лишь на несколько коротких полос, которые были в основном кое-как приспособленными ипподромами.

На «Аисте» была радиостанция, но не голосовая, как нынешние, а с телеграфным ключом для передачи сигналов азбукой Морзе. Ещё эта радиостанция принимала сигналы от цепочки радиомаяков, установленных голландцами и британцами — по сути это был радиокомпас, указывавший направление к ближайшему аэродрому. Это была прекрасная инновация. Ещё один прибор — указатель сноса Гатти, изобретённый знаменитым австралийско-американским авиатором Гарольдом Гатти. Также «Аист» был оснащён авиагоризонтом, который позволял лететь «вслепую», и этой возможностью экипаж пользовался много раз. Однако по современным меркам лётчики часто чересчур рисковали — например, когда садились ночью на неосвещённые полосы в Алеппо и Калькутте[1].

Самолёт вёл себя практически идеально. В книге упоминается только смазка двигателя по прибытии в Голландскую Ост-Индию. Когда я летел свою вертолётную кругосветку, я гордился тем, что провёл на земле в Купанге всего лишь 55 минут, но показатель «Аиста» был ещё лучше — 45 минут, за которые его успели даже заправить, причём ручной помпой. По прилёту в Дарвин, спустя всего лишь 60 часов 25 минут в воздухе, командир заметил: «Неплохо для обычного пассажирского самолёта».

Парментие безопасно посадил самолёт на ипподроме Олбери в 1:20 ночи по местному времени, и буквально через считанные минуты он позвонил супруге в Нидерланды.

По мне самая интересная часть книги — это как раз описание посадки в Олбери и вылета оттуда. Особенно когда экипаж понял, что им не хватит длины разбега из-за забора, который местные жители немедленно убрали.

«Аист» финишировал в Мельбурне на ипподроме Флеминга с полётным временем 81 час 10 минут. Напомню, по меркам 1934 года — выдающийся результат. Макферсон Робертсон собирался наградить любого, кто уложится в 16 дней и, вероятно, был изрядно удивлён, когда первые три самолёта прибыли меньше, чем за четверо суток. Он с удовольствием вручил золотые медали всем членам экипажей. Особенно он отметил результат DC-2, поскольку по его задумке гонка как раз и должна была

[1] У DC-2 в носу есть две фары, мощные даже по меркам XXI века, так что эти посадки не были совсем уж «слепыми». Но и радиовысотомера тоже не было…

показать, что обычный пассажирский самолёт может работать на регулярных маршрутах от «дома» до Австралии.

Последняя же глава книги замечательна тем, что в ней подробно описано оборудование самолёта, включая тонкости работы радиокомпаса, который тогда использовался, видимо, впервые и был своего рода предтечей систем приборного захода.

Я настоятельно рекомендую прочесть эту книгу. Каждая её страница буквально кишит фактами, интересными всякому авиатору. На мой взгляд это ещё и важнейший исторический документ, особенно потому, что этот текст, наконец, переведён. Здесь подробно и с точки зрения лётчика описан приём экипажа в Австралии, и не только посадка в Дарвине, но и все прочие, и кульминация — посадка на ипподроме в Олбери. Капитан Куне Парментие мастерски сплёл своё повествование. Он был не только великолепным лётчиком, но оказался и отличным писателем.

Эта книга уникальна потому, что все события в ней описаны с точки зрения пилота, что мне особенно приятно. Благодаря усилиям Фонда сообщества памяти «Аиста» *(Uiver Memorial Community Trust)* она теперь доступна всем англоязычным читателям. Это замечательная книга. Поздравляю всех причастных!

Дик Смит

ПРЕДИСЛОВИЕ К ГОЛЛАНДСКОМУ ИЗДАНИЮ 1935 ГОДА

Когда первые самолёты пересекли финишную черту на ипподроме в Мельбурне, сэр Макферсон Робертсон сказал, что только «Аист» достиг цели, которую он поставил, когда организовывал соревновательный перелёт до Австралии: не мчаться, сломя голову, через полсвета, а показать возможность и пути совершенствования регулярных дальнемагистральных воздушных сообщений.

Задачей сэра Макферсона было доказать, что путь от Лондона до Мельбурна можно преодолеть за три-четыре дня, тем самым приблизив Австралию к Европе с помощью воздушного движения.

Для Королевской авиационной компании честь такого доказательства есть величайший успех, признанный всем миром. Повсеместно люди восторгаются убедительнейшей демонстрацией того, что самолёт, пригодный для регулярных пассажирских перевозок, долетел до Мельбурна практически с той же скоростью, что и специально построенный гоночный аэроплан.

Голландская авиация с честью выполнила почётную задачу: долететь до Австралии, которую можно считать соседом Голландской Ост-Индии, куда KLM выполняет регулярные рейсы уже четыре года. Печально, что самолёт, этот важнейший

перелёт, был построен не в Нидерландах — мы уверены, что наша национальная промышленность безусловно способна создать подобную машину, имея достаточно времени на приготовления.

Гонки, подобные этой, от Лондона до Мельбурна, обычно организуются столь внезапно, что времени на подготовку совершенно недостаточно. Часто таким предприятиям предшествуют слухи, которые начинают циркулировать загодя, но никак нельзя приступать к постройке специального воздушного судна, полагаясь на одни лишь слухи. Таким образом необходимо было выбрать самолёт из доступных на рынке, и для этого перелёта KLM[2] выбрала самолёт «Дуглас».

Голландский народ восторженно оценил работу экипажа; никого не волновало, что у аиста[3] странные перья. Этот перелёт дал мощный стимул для того, чтобы голландцы сдали действительно летучими, авиационной нацией. Подготовка к полёту Лондон — Мельбурн была великолепна своей дотошностью и продуманностью. Техническая служба, Лётная служба, Управление линии Амстердам — Батавия[4] и другие подразделения KLM проделали прекрасную работу, что и дало такой результат. Мы действительно можем назвать перелёт «Аиста» успешно сданным экзаменом спустя четыре года работы линии Амстердам —Батавия. Этот перелёт имеет огромное значение для воздушного сообщения между Нидерландами и Голландской Ост-Индией. «Аист» долетел от Милденхолла[5] до Батавии за 52 часа с почтой и тремя пассажирами на борту. Все пассажиры прибыли бодрыми, они спали в полёте по много часов, а еда им подавалась вовремя. Когда в будущем KLM будет летать в Голландскую Ост-Индию за пять-шесть дней вместо двенадцати, такой перелёт будет тихой поездкой в умеренном темпе, которая будет по силам всякому.

Экипаж «Аиста», выполнивший задачу столь мастерски, может по праву вспоминать этот перелёт с величайшим удовлетворением.

---

[2] Koninklijke Luchtvaart Maatschapij (Королевская авиационная компания [Нидерландов], также Королевские голландские авиалинии, *«Конинкле́йке Лю́хфарт Ма́тшапей»*). Основана 7 октября 1919 года. Старейшая в мире авиакомпания, сохранившая изначальное название.

[3] В те времена KLM давала своим самолётам имена собственные по видам птиц. Первая буква названия соответствовала последней букве бортового номера государственного авиарегистра. В этом случае Uiver («Аист») соответствует номеру PH-AJU. После войны самолёты назывались по городам.

[4] Батавия — название Джакарты в 1619–1949 гг.

[5] Аэродром Королевских ВВС Великобритании в графстве Саффолк.

Мне было приятно написать предисловие к рассказу об этом полёта. Хотя в Нидерландах и стар, и млад многое знают о перелёте в Мельбурн, люди, конечно же, хотят знать ещё больше, особенно если история этого путешествия написана командиром экипажа-участника.

Эта важная страница в истории голландской авиации обязана сохраниться в памяти, пусть даже самолёт «Дуглас» трагически погиб у Ар-Рутбы[6]. С глубокой скорбью мы будем хранить память о погибших в этой катастрофе.

Я. А. Калфф

[6] Ар-Рутба (английское название — Rutbah Wells, досл. «Колодцы Рутба»), — небольшой город в Ираке. В 1930-е годы Подмандатный Ирак входил в состав Британской Империи и около Ар-Рутбы был промежуточный аэродром «Имперских Авиалиний», который также использовался и KLM. «Аист» разбился и сгорел при попытке аварийной посадки 20 декабря 1934 года, погибли четыре члена экипажа и три пассажира. Участников перелёта Лондон — Мельбурн на борту не было. Эта катастрофа была первой для этого типа самолёта.

В материале, опубликованном нидерландской газетой «Свободный народ» (Het Vrije Volk) 26 января 1984 года, спустя 49 лет после катастрофы, утверждается, что подлинный полный отчёт 1934 года был скрыт от публики, чтобы покрыть истинных виновников — как раз министра Калффа и руководство KLM. Калфф выдал сертификат лётной годности (СЛГ) по менее строгим, чем полагалось, критериям и не отказал в допуске борта к перевозке пассажиров, поскольку «не желал мешать важным интересам KLM». А KLM, в свою очередь, не выполнила даже те шесть требований, которые Калфф поставил в качестве условия выдачи СЛГ. Сооснователь и директор KLM Альберт Плесман, руководивший компанией со дня её основания в 1919 году и до своей смерти в 1953-м, в этой истории также предстаёт в весьма неприглядном свете, несмотря на его всемерную и искреннюю настойчивость в деле повышения безопасности авиаперевозок. Возможно, Плесман подвергался давлению совета директоров компании и на такие сомнительные действия пошёл не по своей воле.

Всего было выпущено 166 гражданских DC-2 в разных исполнениях, включая 6 лицензионных японских копий Nakajima-Douglas DC-2, и 44 военных, из последних 35 —это C-39, гибрид DC-2 и DC-3 на 16 пассажиров. В катастрофах потеряно 35 DC-2, ещё 6 были уничтожены на земле при бомбардировках. Сохранилось 8 DC-2 и 1 C-39A в разном состоянии —от остова фюзеляжа до комплектных в лётной годности. Один из двух в мире лётных экземпляров DC-2, находящийся в Нидерландах (зав. № 1404), окрашен в гоночную ливрею «Аиста» с бортовым номером PH-AJU и гоночным номером 44 на хвосте, но на самом деле его бортовой номер с 1945 года — NC39165 и до передачи в нидерландский музей «Авиодром» в Лелистадте он принадлежал ВМФ США. Второй летающий DC-2, зав. № 1368 находится в США. Ранее принадлежал Pan Am, окрашен в ливрею TWA «Маршрут Линдберга» (The Lindbergh Line).

Переводчик-издатель благодарит

— Александра Зайцева, благодаря которому англоязычное издание оказалось в моих руках в считанные дни после того, как я о нём узнал.
— за уютные места для комфортной работы: московскую библиотеку имени Н. А. Добролюбова (филиал Музея Москвы) и московский регулярный речной электротранспорт;
— за содействие в выпуске первого печатного тиража: частного пилота Дмитрия Овсянникова и московскую типографию «Клуб печати»;
— за площадку для презентации издания: президента Федерации авиации общего назначения России Сергея Минигулова;
— авиационного журналиста Евгения Максимова, который поселил меня в мире авиации общего назначения, пригласив в 2015 году в коллектив авиационной телепрограммы Flight TV;
— за вдохновение для работы: всех российских частных пилотов, которые продолжают летать, несмотря ни на что, и всех неравнодушных к истории авиации.

Книга посвящается
господину АЛЬБЕРТУ ПЛЕСМАНУ,
директору Королевских Голландских авиалиний

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Кто далеко бывал, тот многое расскажет. В духе этой старой поговорки некоторые мои коллеги уже описали свои уникальные перелёты. Ян ван дер Хоп[7], первый командир на маршруте из Голландии в Ост-Индию, издал книгу «По воздуху в Индии»[8]. Эверт ван Дейк описал свой трансокеанский перелёт с Кингсфорд-Смитом[9], а Адриан Фирули опубликовал много интересного чтения об авиации.

Я, собственно, не намерен заполнять какие-то лакуны, но, поскольку перелёт в Австралию имел столь большое международное значение и привлёк всесторонний интерес, я подумал, что стоит описать свой опыт перелёта в Мельбурн и обратно в форме дневника. Недавно скончавшийся министр водных ресурсов и транспорта Я. А. Калфф согласился написать предисловие. На протяжении своей очень активной жизни Его Превосходительство всегда живо интересовался авиацией и всячески её популяризировал. Авиационное сообщество всегда будет вспоминать его с большим уважением.

К сожалению, когда эта книга готовилась к печати, пришло горькое известие о гибели самолёта, участвовавшего в гонке Мак-Робертсона. Изначально я даже хотел отказаться от публикации.

Тем не менее, по настоянию многих, я решил всё же выпустить книгу, пусть и несколькими месяцами позже. В этом введении позвольте мне почтить память погибших у Ар-Рутбы: наших друзей и коллег Вильгельма Мари Окко Анне Бекмана, Яна Йоханнеса ван Стербергена, Гисберта ван Заделхоффа и Хендрика Абрахама Валевейна, и пассажиров: профессора Эдуарда Виллема Вальша, Якобуса Теймена Корта и Доминика Виллема Берретти.

Глубокие соболезнования родственникам погибших, которые понесли тяжелейшую утрату.

---

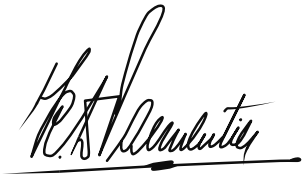
[7] Абрахам Николас Ян Томассен а Тюссинк ван дер Хоп (9.III.1893 – 2.II.1969) — нидерландский пионер авиации, географ и этнограф. В 1924 году первым совершил перелёт Амстердам — Батавия на одномоторном самолёте Fokker F.VII. Перелёт длился с 1 октября по 24 ноября.

[8] При упоминании в тексте «Индий», «Голландской Ост-Индии» и «Ост-Индии» имеется в виду Индонезия, бывшая колонией Нидерландов в 1800–1949 гг.

[9] Сэр Чарльз Кингсфорд-Смит (9.II. 1897 – 8.XI.1935) — австралийский пионер авиации. В 1928 году первым в истории перелетел через Тихий океан. Fokker Trimotor, на котором он совершил этот перелёт, установлен в музейном павильоне рядом с аэропортом г. Брисбен в Австралии.

Для KLM гибель четырёх преданных сотрудников — большой удар. Мы скорбим по нашим друзьям, с которыми мы работали вместе столько лет. Они погибли на своих рабочих местах, за избранным и любимым делом.

Как Нидерланды были едины в радости, также едины они и в скорби.



К. Д. Парментие

I.
ЗАЧЕМ KLM УЧАСТВОВАЛА В МЕЛЬБУРНСКОЙ ГОНКЕ

Едва десять лет прошло с того дня, когда первый голландский коммерческий самолёт, знаменитый HN-ACC, с ван дер Хоопом, ван Верден Пулманом и ван ден Бреке на борту вылетел из Амстердама курсом на Батавию. После этого славного достижения, которое, вопреки всем трудностям, показало возможность воздушной связи Голландии и Ост-Индии, некоторые другие голландские лётчики совершили успешные перелёты по этому маршруту и обратно. Достаточно вспомнить обратный перелёт Гейзендорффера и Схолте с американским миллионером ван Лир Блэком в 1927 году, перелёт Коппена и Фрейнса на «Голубе»[10] и, позже, пробные рейсы KLM и KNILM[11].

В этой книге я не собираюсь описывать эти перелёты. О них стоит помнить только потому, что это важные вехи в развитии воздушного движения между Нидерландами и Ост-Индией.

[10] «Голубь» (голл. Duif) — имя одного из самолётов KLM (Fokker F.XII, бортовой номер PH-AID, заводской номер 5291).

[11] Koninklijke Nedelandsch-Indische Luchvaart Maatschapij — Королевская Нидерландско-Индийская авиакомпания. Существовала в 1928–47 гг., не была подразделением KLM и работала в основном в Ост-Индии, а также между Ост-Индией и Австралией. Рейсы Амстердам — Батавия выполнялись «большой» KLM.

С тех пор, как в октябре 1924 года ван дер Хоп долетел до Индий на одномоторном Fokker F.VII с крейсерской скоростью 130 км/ч, в авиатехнике случилось много перемен. Скорость удвоилась, улучшились технологии, а использование многодвигательных самолётов радикально уменьшило риск аварийной посадки.

Сейчас метеообеспечение и радиосвязь по всему маршруту позволяют пилотам поддерживать регулярный контакт с землёй и между собой, что существенно повысило уровень безопасности. Аэродромы, условия для людей и качество наземного обслуживания также заметно улучшились в сравнении с десятилетием назад, когда ван дер Хопу приходилось то тут, то там садиться на ипподромах за неимением ничего лучшего.

Огромная важность регулярного воздушного сообщения между метрополией и Ост-Индией постоянно подчёркивается всеми, включая соответствующие госорганы, поэтому напоминать о ней впредь излишне. Уже доказано, что такие воздушные путешествия должны иметь ценность не только эфемерную, но и, безусловно, коммерческую. Королевская Авиакомпания Нидерландов и Колоний запустила регулярные перелёты между Амстердамом и Бандунгом 1 октября 1930 года, сначала раз в две недели, а теперь и еженедельно.

Автор был удостоен чести лично участвовать в разработке и запуске этого маршрута с самого начала. Я совершил шесть перелётов в качестве второго пилота, а 9 июня 1932 года был назначен командиром, с Корнелисом ван Брюгге в качестве радиста и бортмехаником Буве Принсом. За этим последовало ещё восемь рейсов с этим экипажем. Я всегда находил маршрут до Индий самым приятным из всех, поскольку нигде более, чем на этой трассе, нельзя приобрести столь солидный лётный опыт, а на маршруте Амстердам — Батавия стремительный прогресс воздушных путешествий и практически безграничные их возможности явственно заметны как нигде более.

Сейчас эти полёты — уже обыденность, еженедельное прибытие почты из Нидерландов в Ост-Индию стало новой

АЛЬБЕРТ ПЛЕСМАН
директор Королевских Голландских авиалиний

ИСААК АЛЬФОНС АЛЕР
руководитель Лётной службы KLM

ПИТ ГИЙОНАР
руководитель Технической службы KLM

нормой. Хотелось бы отметить, что десять лет назад даже среди некоторых профессионалов регулярное сообщение с Ост-Индией считалось невозможным ни технически, ни коммерчески.

Среди тех многих, кто был уверен в обратном, был директор KLM, г-н А. Плесман, который придерживался плана вопреки всем возражениям и непреодолимым, на первый взгляд, трудностям. Именно поэтому я хотел бы выразить глубокое восхищение его энергией и предпринимательским духом посвящением этой книги ему.

Нынешний возраст отрасли авиапутешествий — младенчество, но она уже демонстрирует огромный потенциал.

Недавно г-н Плесман заметил: «Если международным политикам удастся в ближайшие годы предотвратить войну, и мы сможем спокойно поработать ещё некоторое время, мировое воздушное движение достигнет невиданного уровня»[12].

KLM давно готовилась к возможности сообщения с Австралией, которую можно считать «задним двором» Ост-Индии. Однако международная политическая ситуация, которая столь часто препятствует развитию торговли и воздушного движения, помешала продлить ост-индский маршрут в эту часть света. Не удалось получить разрешение даже на пробный полёт.

Когда открылась регистрация на международную воздушную гонку Англия — Австралия, KLM решила принять в ней участие. Первоначально планировалось заявить два самолёта: Fokker F.36 и Douglas DC-2. «Фоккер» должен был лететь в классе «гандикап» с большим количеством пассажиров, тогда как «Дуглас» — совершить очень быстрый почтовый перелёт, для которого его бы оборудовали дополнительными топливными баками. К сожалению, Fokker F.36 оказался не готов в срок, и не нашлось никакого другого самолёта, который смог бы его заменить.

Именно поэтому KLM решила выставить только один самолёт, и тот американской постройки. Во-первых,

[12] Как известно, пожелание Плесмана, увы, не оправдалось — Вторая Мировая война разразилась спустя пять лет после его высказывания. Но пророчество в целом сбылось полностью, хотя и полвека позже, чем он хотел.

компания хотела показать, что нидерландская авиация готова играть важную роль в мировых авиаперевозках с использованием большого коммерческого самолёта с почтой и пассажирами на борту. Во-вторых — доказать всему миру и Австралии в частности, что большой коммерческий самолёт в состоянии связать три континента в считанные дни.

Поскольку F.36 не смог участвовать в гонке в классе «гандикап», было решено отправить в обычный почтово-пассажирский рейс «Дуглас». Этот DC-2 был заявлен одновременно в гонке и на скорость, и в классе «гандикап», но с намерением выполнить самый обычный коммерческий рейс без изменения характеристик самолёта, чтобы в нём ничего не пришлось менять для увеличения его скорости и дальности.

В итоге не только не добавили дополнительные топливные баки, но и вообще типовая коммерческая конфигурация осталась неизменной: четырнадцать кресел в салоне с возможностью для пассажиров спать лёжа, и все удобства и комфорт, какие может предложить современный пассажирский самолёт. Не просто так за границей «Аист» называли «летающим отелем».

Участие в международной гонке на скорость на коммерческом самолёте можно сравнить участием в автомобильных гонках на городском автобусе. Это весьма нечестное состязание не только потому, что пассажирский самолёт медленнее у специального гоночного, но особенно — потому, что с оплаченными грузом и почтой нельзя взять больше топлива.

Максимальное расстояние, которое «Аист» мог пролететь в безветренную погоду без посадки — 1800 километров, тогда как, для сравнения, самолёт «Комета» имеет запас дальности, достаточный для преодоления каждого из участков Лондон — Багдад (4 105 км), Багдад — Аллахабад (3 700 км), Аллахабад — Сингапур (3 750 км) и Сингапур — Дарвин (3 353 км) за один присест.

«Аист» же должен был, с учётом маршрута и расстояний между аэродромами, следовать по трассе на 1 825 км

АНТОНИ ХЕРМАН ГЕРАРД ФОККЕР
директор А.О. «Голландский авиационный завод»

Fokker F.36 — самый большой нидерландский пассажирский самолёт, который, к сожалению, не смог участвовать в гонке МакРобертсона

длиннее, а прибытие в Мельбурн было бы его 19-й посадкой с момента вылета из Милденхолла.

Но, как сказано в предыдущем пояснении, задачей KLM было не взять первый приз в состязании на скорость, ни в коем случае, а показать, что расходы на перелёт могут быть насколько возможно покрыты перевозкой пассажиров и почты. Поэтому «Аисту» стоило сосредоточиться на гонке в классе «гандикап».

«Пандеръегерь»[13] под управлением Гейзендорффера и Ашеса был заявлен исключительно на скоростную гонку. Если бы не случилось аварии в Аллахабаде, эта голландская машина смогла бы, вне всякого сомнения, взять второй приз в гонке на скорость.

То, что KLM участвовала в международной воздушной гонке на обычном пассажирском самолёте со стандартным оснащением, который пролетел из Лондона до Батавии за 52 часа и пересёк финишную черту в Мельбурне вторым, вызвало у народа Нидерландов невероятное воодушевление. Также этот результат поразил весь мир, ещё раз показав, что люди до сих пор не до конца осознали, на что способен современный воздушный транспорт.

Мы очень благодарны за огромный интерес в Ост-Индии и в Нидерландах, и энтузиазм, который придал полёту «Аиста» черты международного спортивного состязания. Члены экипажа «Аиста» считают, что им повезло в том, что этот перелёт привлёк к нидерландской авиации интерес всего мира, и очень благодарны за оказанную помощь и содействие на всех аэродромах по всей трассе.

Истинной целью участия KLM в гонке МакРобертсона было показать возможность быстрого воздушного сообщения

[13] Pander S.4 Postjager («Фельдъегерь» или «Пандеръегерь») постройки нидерландской авиастроительной фирмы «Пандер и сын» — трёхмоторный моноплан обтекаемых форм с убирающимся шасси, модель 1933 года, единичный экземпляр. Разработан Теодором Слотом по эскизу Дирка Ашеса. Был предназначен в первую очередь для перевозки почты между Нидерландами и Ост-Индией и теоретически мог выполнить разворотный рейс Амстердам — Батавия — Амстердам (около 28000 км) примерно за 100 лётных часов. Доказать свои характеристики на практике этот самолёт не смог. В Аллахабаде случилось две аварии — при посадке и перед вылетом, вторая по вине местных работников наземных служб, после неё самолёт не подлежал восстановлению. Фирма «Пандер и сын» после этого прекратила работу.

между Голландией и Австралией на комфортабельном коммерческом пассажирском самолёте. «Аист» этой цели достиг. И можно надеяться, что это ещё на шаг приблизит открытие регулярных рейсов нидерландской авиакомпании в Австралию.

II.
ПОЧЕМУ ВЫБРАЛИ «ДУГЛАС»

Многим кажется удивительным, что KLM участвовала в мельбурнской гонке на самолёте американской постройки, тогда как практически весь её флот состоял из «Фоккеров», которые летали по многим важным маршрутам, особенно на регулярных рейсах в Ост-Индию,— что до сих пор работало на славу того, что сделано в Нидерландах.

Как уже было сказано в предыдущей главе, Fokker F.36 был заявлен на гонку в номинации «гандикап», но его не успели доделать в срок. Этот четырёхмоторный летучий исполин совершил свой первый полёт только в июне 1934 года.

Хотя долгая серия испытательных полётов прошла успешно, а практические характеристики во многом превзошли ожидания, желательны были определённые изменения. Это нормально для любого прототипа, и необходимо множество испытательных полётов, пока не будут вылечены все «детские болезни», особенно у такого гигантского самолёта общим весом в 16 000 кг. Постоянно внедряются новые идеи, что влечёт за собой перемены и, следовательно, времязатратную работу.

В KLM никогда не было заведено ставить на ост-индский маршрут новый тип до тех пор, пока он не испытан во всех возможных условиях и обстоятельствах на коротких европейских линиях. Таким образом после серии дорогостоящих испытательных полётов никакого отклонения от этого правила не случилось, особенно с учётом важности гонки, за которой пристально следил весь мир. А поскольку к 20 октября 1934 года испытания Fokker F.36 ещё продолжались, из заявки на мельбурнскую гонку его вычеркнули.

Печально, конечно, что эта прекрасная машина не смогла участвовать в гонке. В конце концов, её крейсерская скорость лишь чуть меньше, чем у «Дугласа». И сколь сильным было бы впечатление, если бы аппарат таких размеров, с 12 пассажирами, «настоящими» спальными местами и полным экипажем со стюардами и стюардессами прибыл бы в Мельбурн спустя четыре или пять дней полёта. Более того, у F.36 был бы неплохой шанс взять первый приз в гандикапе. А «Аист» с дополнительными баками прибыл бы туда как минимум на 15 часов раньше и мог бы, пожалуй, выиграть даже гонку на скорость.

Чтобы вникнуть в обстоятельства, которые привели появлению во флоте KLM американского самолёта, необходимо вернуться немного назад. До сего момента фирма Фоккера строила самолёты только так называемой смешанной конструкции: то есть крыло деревянное, а фюзеляж и прочие части — из сварных стальных труб.

Этот подход был годным, как ни посмотреть; его копировали во многих других странах, да и сейчас он неплохо выдерживает сравнение с другими. Но с годами в самолётостроении появилось несколько новых направлений. Наиболее выдающийся метод предполагает использование алюминиевых сплавов. «Юнкерс», «Дорнье» и другие производители уже давно используют этот материал. Антони Фоккер тоже понял, что алюминий в некоторых типах самолётов ждёт большое будущее, а потому внимательно следил за развитием различных методов и материалов.

Он лично не смог полностью посвятить себя какой-либо разработке, потому что, во-первых, развитие самолётостроения шло различными путями, а во-вторых, разработка цельнометаллического самолёта требует значительных финансовых вложений.

Однако за границей, прежде всего в Германии, Франции, Англии и Италии, производители, разрабатывающие новые интересные конструкции, которые могут способствовать прогрессу самолётостроения и авиации, получают от своих правительств так называемую помощь на развитие. Стоимость разработки прототипов полностью покрывается правительством, и только после полного прохождения всех испытаний и внедрения всех изменений, позволяющих практическую лётную эксплуатацию, оно может купить самолёты по себестоимости.

После этого фирма может строить новую модель и продавать её по коммерческой цене, не будучи при этом обременённой высокой стоимостью разработки. Таким образом новый самолёт обычно получает удовлетворительный сбыт. Особенно в Америке, где, как правило, находятся деньги на финансирование новых разработок, а обширные просторы этой страны обозначают хорошие шансы на крупные заказы.

Однако завод Фоккера не получает никакой поддержки и, как и прочая промышленность, должен существовать за счёт собственных ресурсов. Огромного капитала, необходимого для разработки новых дорогостоящих методов самолётостроения, просто не нашлось.

Так что Фоккеру оставалось только ждать и следить за различными разработками. Ему казалось, что фирме Дугласа удалось достигнуть наибольшего прогресса в части конструкции и методов производства, и добиться передовых аэродинамических и лётных характеристик.

Когда Дональд Дуглас построил свой двухмоторный пассажирский самолёт и Фоккеру лично предоставили возможность всячески испытать его лётные качества,— он опытный пилот,— он получил производственную

лицензию на этот тип на всю Европу, что позволило бы выпускать «Дугласы» в Нидерландах.

Фоккер, который из всех мировых производителей продал в другие страны больше всего лицензий на свои конструкции, справедливо счёл, что его имя и репутация не будут запятнаны приобретением чужого опыта, в который уже включены те расходы, которые он не мог себе позволить. KLM заказала у Фоккера на пробу первый Douglas DC-2 для Европы. Эта машина была построена в Америке, потому что Фоккеру для покрытия больших затрат на устройство нового производства нужен был большой заказ.

Когда KLM заказала этот борт, об участии в гонке МакРобертсона даже и мыслей не было. Значительное количество самолётов этого типа уже работало на регулярных линиях в Соединённых Штатах и они превзошли все ожидания. Вступать в международное соревнование разумнее всего с самым лучшим из доступного, так что, когда было принято решение участвовать в мельбурнской гонке и получены гарантии поставки самолёта в срок, выбор KLM естественным образом пал на DC-2. В этом самолёте, как ни в каком другом пассажирском лайнере, сочетаются скорость и комфорт.

III.
Я ЗАБИРАЮ «АИСТА» ИЗ КАЛИФОРНИИ

Как и большинство моих коллег, я обучался на пилота в военной лётной школе в Сестерберге[14]. Тот год обучения был одним из самых приятных периодов моей жизни и с огромной благодарностью я вспоминаю 29 ноября 1926 года, когда я предстал перед капитаном Ферстехом, который до сих пор командует этим училищем.

Меня назначили курсантом к старшему сержанту Питу ван де Гриндту, на тот момент ещё унтер-офицеру. Терпение и увлечённость этого непревзойдённого пилота-инструктора, обучившего меня азам самолётовождения в свойственной ему особой манере, заложили основы моей успешной лётной карьеры.

Моей целью с самого раннего возраста было стать гражданским коммерческим пилотом, и так оно и случилось. Благодаря содействию капитана Ферстеха и командующего авиационным департаментом я вскоре получения военного пилотского был направлен в KLM.

Блестящее обучение, которое я получил в этой компании, быстро открыло мне многие возможности коммерческой

[14] Военная авиабаза в Нидерландах недалеко от Утрехта, с 2009 года используется как гражданский планерный аэродром.

авиации. С самого начала я старался делать как можно больше как в части теории, так и на практике, чтобы отточить своё мастерство в профессии, которую я так страстно желал освоить.

1 мая 1929 года меня взяли в штат KLM коммерческим пилотом и я испытал величайшее наслаждение в своём первом самостоятельном профессиональном полёте на Fokker F.VIIa в Париж с восемью пассажирами.

За своё обучение в KLM я в высшей степени признателен лётному директору KLM И. А. Алеру, а также моим старшим коллегам, из которых хочется выделить гг. Силлевиса, Гейзендорффера, Смирнова, уже знакомого вам Бекмана, Дуймелара и Тепаса. Директор KLM дал мне задание освоить все средства обеспечения ночных полётов, и с этой целью в октябре 1933 года я отправился в Америку. Я летал вторым пилотом на всех важнейших американских ночных авиамаршрутах, включая два перелёта через все Штаты от Атлантического океана до Тихого, всякий раз разными трассами. Так я получил значительный ночной налёт, а американские авиакомпании и чиновники от авиации оказали мне гостеприимство и значительную помощь.

Летом 1934 года вместе с американским представителем и старшим инженером KLM Хендриком (Хенком) Венендалом меня назначили забрать Douglas DC-2 с авиазавода Дугласа в Калифорнии и перегнать его в Нью-Йорк. Так, в начале июля 1934 года морским пароходом «Волендам» я прибыл в Нью-Йорк, где меня встретили г-н Венендал и некоторые американские друзья.

Здесь стоит побольше рассказать о г-не Венендале (прозванного американцами «Кудряшкой» за причёску), который сыграл в эпизоде с «Дугласом» весьма важную роль.

Кудрявый Венендал, работавший в KLM с момента её основания, уже успел несколько раз побывать в Америке и на этот раз прибыл туда на несколько недель раньше меня. Это человек очень особенных качеств. Впридачу к его техническим талантам, он мастер на все руки и отличный товарищ.

После некоторых обсуждений в Нью-Йорке мы несколько дней спустя отправились в Калифорнию. Из Нью-Йорка мы вылетели на «боинге» United Airlines через Чикаго в Канзас-Сити, где мы пересели на рейс «Трансконтинентальных и Западных Авиалиний» (TWA). В те дни было жарко, и когда мы спустились из прохлады полёта в палящий зной аэропорта Канзас-Сити, нам казалось, что мы попали в топку.

Было около десяти часов и самолёт, на котором нам предстояло лететь в Лос-Анджелес, должен был отправиться час спустя.

Небо на западе рассекало молниями и я заметил сомнение на лице Кудряшки, когда тот покупал нам билеты. Я его обнадёжил: «Это местная гроза, к одиннадцати наверняка закончится».

Однако гроза набирала силу и, что хуже, небольшой смерч поднял столько пыли, что нам пришлось бегом укрываться в терминале. Там я отправился к метеорологам, где мне сообщили, что это и в самом деле местная гроза, которая скоро исчезнет на юго-западе.

Однако в одиннадцать Кудряшка всё ещё смотрел на западный горизонт, где молнии продолжали упражняться в необузданной ярости. Это показало, что грозовой фронт, вопреки всем законам метеорологии, отказался идти на юго-запад и настырно стоял на месте, отчего пилот TWA решил подождать следующей метеосводки.

Кудряшка тем временем начал оживлённую беседу. Он считал, что негоже упускать возможность полюбоваться прекрасными пейзажами со всеми этими ночными перелётами, неплохо было бы ради разнообразия прокатиться и поездом; «Дуглас», конечно же, ещё не готов; наш рейсовый самолёт вряд ли вылетит; в двенадцать часов отправляется поезд-экспресс из Канзас-Сити в Лос-Анджелес и так далее в том же духе.

Мне пришлось пустить в ход всё своё красноречие, чтобы его переубедить: я заявил, что область низкого давления непременно сдвинется, мы выиграем много времени, лететь куда прохладнее — покуда внезапный удар

грома не заставил Кудряшку помчаться в кассу со словами, что «тише едешь — дальше будешь» и «на этот раз лучше поездом». Ему вернули деньги и через десять минут мы ехали в такси на вокзал Канзас-Сити.

В купе пассажирского вагона мы провели два дня и две ночи. Пейзажи действительно оказались интереснейшими: пустыни, горы, степи — и по обе стороны железной дороги скелеты коров, сдохших от засухи. Температура была от 120 до 130 градусов по Фаренгейту (49..54°C). В поезде мы встретили нескольких американцев, все они жаловались на жару, но мы сделали вид, что нам в такую погоду очень приятно и убивали время самыми неправдоподобными байками о температурах, которые нам доводилось испытывать в Багдаде или Джаске.

Субботним вечером поезд вкатился на вокзал Лос-Анджелеса. В последние несколько часов стало куда прохладнее — климат прибрежных городов Калифорнии весьма приятен. Мы заселились в гостиницу в Голливуде, ещё не предполагая, что нам предстоит провести там вместо нескольких недель целых два месяца.

На следующей утро, в понедельник, мы в первый раз посетили завод Дугласа в Санта-Монике, где собирали большую партию авиалайнеров DC-2. «Трансконтинентальные и Западные Авиалинии», в числе прочих, заказали 40 таких машин.

В Нью-Йорке мы уже слышали, что наш борт вовремя готов не будет и, разумеется, сгорали от любопытства насчёт того, что уже успели сделать и когда будет первый полёт.

В огромном заводском цеху, на так называемой производственной линии, стояли ряды фюзеляжей. Когда мы поинтересовались, где стоит именно наш самолёт, нас подвели к одному из этих фюзеляжей в самом начале линии.

«Это номер 18, машина KLM». Нетрудно было заметить, что наш борт был на ранней стадии сборки. По заводским расчётам выходило, что первые испытательные полёты состоятся во второй половине августа, а не 15 июля, как было первоначально запланировано.

Мы с Кудряшкой прикинули, что, скорее всего, самолёт прибудет в Нидерланды слишком поздно для участия в Мельбурнской гонке. Это было большим разочарованием, но Кудряшка был не так пессимистичен. «Всё будет в порядке. Готов побиться об заклад, что можно что-нибудь придумать и ты через три месяца будешь на этом самолёте в Австралии». Так я сделал свою первую ставку в гонке МакРобертсона и всем сердцем желал проиграть это пари. Задержка случилась по разным причинам: нехватка материалов, переход завода на новую систему производства и так далее. Разумеется завод Дугласа всеми силами старался построить самолёт в срок, чтобы он принял участие в Мельбурнской гонке, но фирма была связана контрактами с американскими авиакомпаниями.

В итоге нам удалось добиться того, чтобы самолёт собрали немного раньше, уложившись в первоначальный срок, хотя это оставило заметно меньше времени на приготовления и испытательные полёты, чем предполагалось изначально.

Задержка, однако, предоставила нам блестящую возможность изучить систему самолётостроения Дугласа и проследить весь путь постройки нашего самолёта от начала и до конца.

Как известно, самолёты Дугласа делаются из металла, в основном из альклэда. Это алюминиевый сплав, состоящий из дюралюмина, очень прочного и лёгкого материала с дополнительным алюминиевым покрытием, нанесённым на внешнюю сторону для предотвращения окисления. Листы альклэда соединяются между собой специально обработанными алюминиевыми заклёпками.

Специальная обработка заключается в том, что заклёпки помещаются в холодильную камеру с очень низкой температурой, чтобы размягчить материал, который предварительно был прокалён, а клёпка производится, пока заклёпки мягкие. Особенность конструкции машин Дугласа в том, что стрингеры (продольные силовые элементы) практически не используются, а необходимая прочность получается за счёт того, что все напряжения

поглощаются обшивкой, то есть как раз листами альклэда. Весь фюзеляж — это как бы пустотелая сигара со шпангоутами (поперечными балками), но без стрингеров. Однако эта конструкция очень прочна и притом имеет огромное преимущество своей исключительной лёгкостью. В одной части цеха расположены стапели, на которых шпангоуты соединяются маленькими листами альклэда. Как только фюзеляж обрёл форму, он попадает на производственную линию для дальнейшей отделки. Вся обшивка салона, звукоизоляция, электросистема, приборная панель, рулевое управление и прочее устанавливаются там. Фюзеляж движется вперёд и, наконец, оказывается в середине цеха.

В другой части цеха собираются секции крыла с мотогондолами. Там устанавливаются топливные баки, тросы и тяги управления двигателями и закрылками, и прочее.

Нынешняя система производства сводится к тому, что готовый фюзеляж с одной стороны и законченная центральная секция крыла одновременно прибывают в середину цеха, где и соединяются. Затем всё это откатывается назад и попадает на так называемую сборочную линию, где устанавливаются шасси, хвостовые плоскости и двигатели, а также всевозможные трубопроводы и прочие соединения.

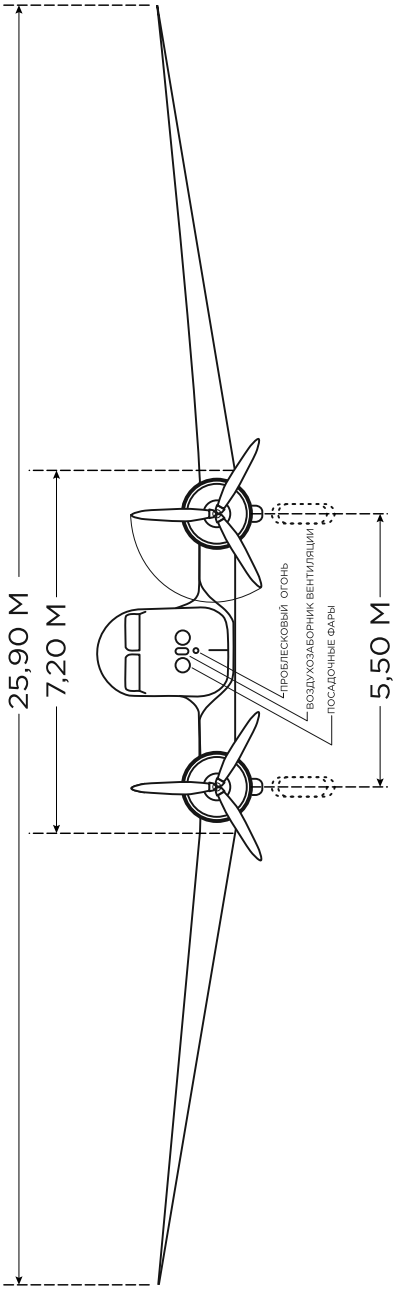
Фюзеляж катится всё дальше и дальше, теперь уже стоя на двух собственных ногах, и по центральной секции крыла очевидно, что это изделие предназначено летать. Наконец, когда присоединены обе половины крыла, самолёт оказывается в задней части цеха, которая выходит на лётное поле аэродрома имени Гарри Кловера. Большие раздвижные ворота открываются и новый Douglas DC-2 блестит в лучах калифорнийского солнца, готовый для окончательной проверки и первого испытательного полёта.

Система производства на заводе Дугласа основана на том, что каждый рабочий специализируется на какой-то определённой части. Большинство деталей изготавливаются машинным способом или по шаблонам. На заводе заняты примерно 3000 человек, которые работают в три смены днём и ночью.

НА ЗАВОДЕ ДУГЛАСА
Фюзеляжи на производственной линии — но «Аисту» до этой стадии было ещё далеко

НА ЗАВОДЕ ДУГЛАСА

Центральные секции крыльев с мотогондолами ждут своей очереди на установку под фюзеляжи



Основные измерения самолёта Douglas DC-2 (вид спереди)

Каждый раз, когда самолёт выкатывали через задние ворота, я был на месте и наблюдал за первыми полётами, которые выполняли пилоты Дугласа и американской авиакомпании-заказчика. Таким образом я набрал немало опыта с этим самолётом ещё до того, как была готова наша машина.

Более того, я выполнял испытательные полёты на некоторых других американских машинах, построенных в Калифорнии, включая «Локхид Электра». Конструктивно «Электра» напоминает самолёты Дугласа, но заметно меньше размером, имеет отличные лётные характеристики и крейсерскую скорость 320 километров в час. На этот самолёт Фоккер также приобрёл европейскую сборочную лицензию.

А теперь я расскажу некоторые интересные подробности о самолёте Дугласа. Система Дугласа строится на результатах, полученных при испытаниях экспериментальных самолётов Нортропа. В основе «дугласов» лежит как раз конструкция Нортропа; до того, как Дуглас приобрёл завод Нортропа и профинансировал дальнейшее развитие этой системы, в неё было вложены порядочные суммы. В них входили расходы на все научные исследования с самого начала, множество продувок в аэродинамической трубе, годы материаловедческих исследований, изобретения в области металлообработки, множество дорогостоящих натурных экспериментов и тому подобное. К нынешнему времени на это уже были затрачены миллионы долларов и годы работы. И всё равно самый первый двухмоторный самолёт Дугласа обошёлся примерно в 500 000 долларов[15].

Звукоизоляция салона панелями из звукопоглощающего материала была разработана научно-исследовательским отделом нью-йоркской компании «Сперри». С такой отделкой

[15] Современным читателям стоит помнить, что доллар в середине 1930-х гг. был совершенно другим: например, когда советские журналисты и писатели Илья Ильф и Евгений Петров (авторы книг «12 стульев» и «Золотой телёнок») путешествовали по США на автомобиле в конце 1935 и начале 1936 года, о чём написали книгу «Одноэтажная Америка», обычная зарплата конторского служащего в Нью-Йорке составляла 30 долларов в неделю. Английский фунт стерлингов был ещё весомее, молодой банковский клерк получал тогда 13 фунтов в месяц.

в салоне можно вести тихую беседу, никак не повышая голоса. Шума в полёте куда меньше, чем при поездке на некоторых поездах, что очень приятно пассажирам, особенно в дальних перелётах.

Высокая скорость полёта достигается исключительной аэродинамической формой самолёта. Шасси убираются гидравлической системой, то есть при помощи давления масла. Для этого в кабине есть маслонасос, который повышает давление в длинном цилиндре с поршнем. Этот поршень соединён с шасси рычагом.

Если масло накачивается в цилиндр под поршнем, тот поднимается и рычаг поднимает шасси. Это значительно снижает вредное полёту сопротивление воздуха, увеличивая скорость и скороподъёмность. Однако колёса убираются в свои ниши не целиком, а выступают вниз примерно на 18 сантиметров, что позволяет посадить самолёт без существенных повреждений даже с невыпущенным шасси. В этом случае только гнутся лопасти пропеллеров.

Чтобы выпустить шасси снова, нужно лишь повернуть краник, который соединяет масляный резервуар с частью цилиндра выше поршня. Тем же самым маслонасосом шасси выпускается вниз и фиксируется в правильном положении автоматическим замком.

С первым самолётом несколько раз случалось, что пилоты забывали выпустить шасси, ломая дорогостоящие лопасти винтов. После этого в кабине установили несколько сигнальных ламп: только когда горит зелёная лампочка, посадка будет безопасной.

Чтобы пилот не забыл обратить внимание на этот сигнал, разработана система, которая действует так: если шасси не выпущено целиком или не сработал предохранительный замок, сначала в кабине загорается красная лампа вместо зелёной. Если пилот её не видит и всё ещё хочет сесть, то как только он прибирает обороты двигателя, у него над ухом срабатывает сирена.

С момента внедрения этой системы от невнимательности не пострадал ни один пропеллер.

Посадочные закрылки и тормозные щитки управляются той же гидравлической системой, что и шасси. Закрылки служат для увеличения угла скольжения самолёта, чтобы было можно чуть-чуть зависнуть над высокими препятствиями вроде деревьев или ангаров, а также заметно снижают послепосадочный пробег.

Например, при заходе с высоты 30 метров над препятствием без закрылок мягкую посадку можно совершить на расстоянии в целых 500 метров от препятствия.

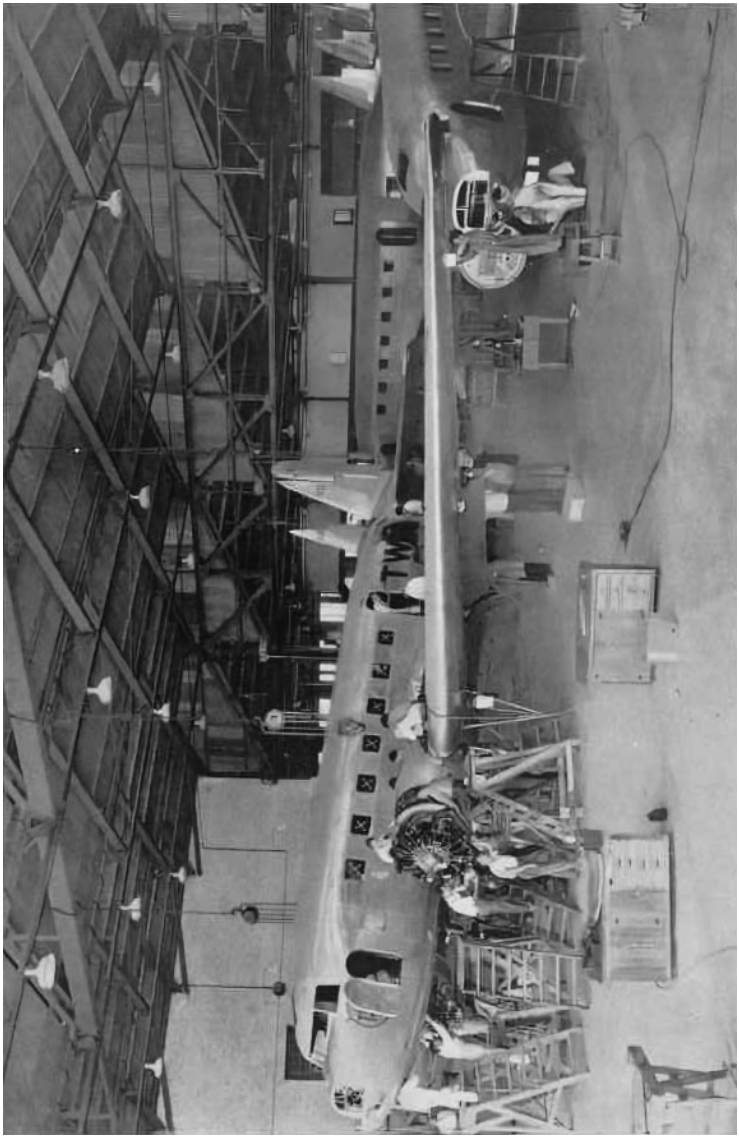
Если же закрылки выпущены, то угол скольжения становится настолько крутым, что самолёт касается земли в 170 метрах от этого препятствия. Впридачу посадочная скорость снижается со 110 км/ч до 93. Это даёт большое преимущество при посадке в стеснённых условиях (см. рисунок на стр. 49).

Интересно, что когда выпущены и закрылки, и шасси, общее сопротивление воздуха втрое больше, чем если этого не сделано.

Два двигателя «Райт Циклон», установленные на самолёте Дугласа — девятицилиндровые, воздушного охлаждения, номинальная мощность каждого — 700 лошадиных сил. Винт вращается не напрямую валом двигателя, а при помощи редуктора, то есть обороты винта меньше, чем обороты двигателя. Соотношение оборотов вала двигателя и передаточного вала винта — 16:11. То есть если двигатель работает на 1600 об/мин., то винт за минуту делает только 1100 оборотов. Таким образом повышается коэффициент полезного действия (КПД) винта и уменьшается шум. Большие трёхлопастные винты «Хэмилтон» управляются пневматикой и выполнены целиком из алюминия. Пилот может изменить положение лопастей (шаг винта) прямо в полёте; это позволяет добиться очень короткого взлёта и быстрого набора высоты, причём на очень высокой скорости.

Пневматические винты изменяемого шага используются сравнительно недолго — понадобилось несколько лет, чтобы добиться подобающей их надёжности. Это неудивительно, учитывая большую центробежную силу, воздействующую

НА ЗАВОДЕ ДУГЛАСА
Изготовление крыльев



НА ЗАВОДЕ ДУГЛАСА
Вид на сборочный участок, где устанавливают двигатели

на лопасти и валы винтов в современных тяжёлых авиадвигателях. Более того, регулирующий механизм нужно устанавливать прямо во втулке и управлять им при быстро вращающемся вале. Пропеллеры Хэмилтона подстраиваются с помощью маслосистем двигателей, давление от которых передаётся через полый вал винта. Лопасти возвращаются в исходное положение с помощью набора противовесов.

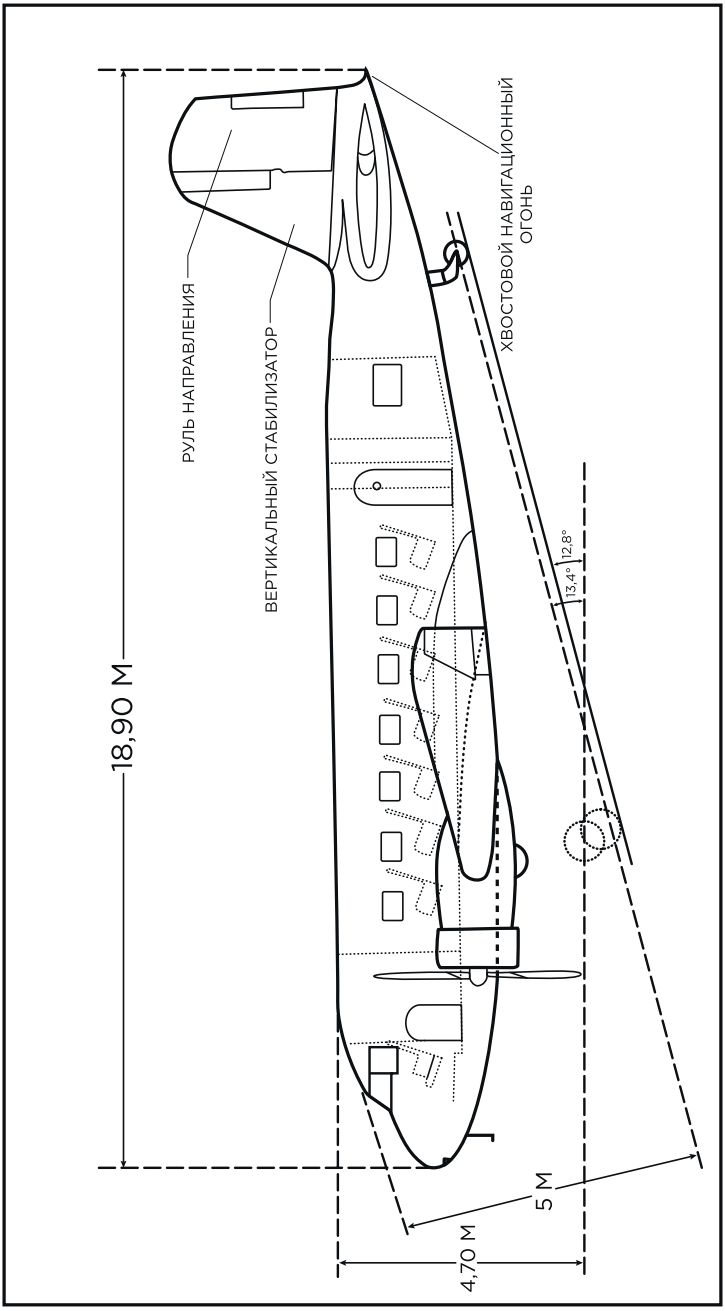
Использование винтов изменяемого шага значительно улучшило скоростные характеристики самолёта. Для полного понимания причин этого требуется ещё одно пояснение.

Представьте себе вращающийся винт стоящего на земле самолёта как диск: концы лопастей описывают круг. Плоскость этого круга называется плоскостью вращения воздушного винта. Практически плоская задняя часть винта по отношению к этой плоскости всегда находится под острым углом. Этот угол называется углом атаки лопасти винта или просто шагом винта. Шаг неуправляемых винтов (винтов постоянного шага) нельзя изменить в полёте.

Таким образом скорость самолёта теперь зависит, в дополнение к аэродинамическим обводам самолёта, ещё и от силы тяги винта, вращаемого двигателем. Сила тяги, в свою очередь, зависит от скорости вращения, размеров и количества лопастей винта, а также от так называемого угла атаки лопастей. Угол атаки в этом случае обозначает угол, под которым плоская задняя часть лопасти рассекает воздух. Очевидно, что как только самолёт начинает движение, этот угол меняется. У стоящего самолёта шаг равен углу атаки вращающейся лопасти. Чем быстрее самолёт движется вперёд, тем меньше становится угол атаки.

Однако коэффициент полезного действия, то есть сила тяги, достигает наибольших значений только при определённом угле атаки, в зависимости от профиля лопасти. Если угол атаки слишком велик, то лопасть «перетяжелена» и сила тяги мала.

Лучше всего это это получится представить на примере самолёта, который набирает высоту слишком круто. Угол



Основные измерения самолёта Douglas DC-2 (вид сбоку)

атаки крыла становится столь большим, что обычный поток воздуха по плоскости крыла распадается. Создаются завихрения и крыло теряет свою несущую способность. Это называется «сваливанием». Если угол атаки лопастей винта слишком мал, воздух вокруг пропеллера получается чересчур разреженным и его КПД оказывается слишком мал.

Шаг винта постоянного шага должен быть подобран так, чтобы на желаемой скорости полёта угол атаки лопастей был наиболее благоприятным. Однако часто происходит так, что самолёту трудно набирать высоту и требуется большой разбег, потому что у лопастей, рассчитанных на скоростной полёт, слишком большой угол атаки. Таким образом всегда нужно искать компромисс: шаг винта подбирается таким образом, чтобы КПД винта был наилучшим как в наборе (на малых скоростях), так и на значительно более высокой крейсерской скорости. Это значит, что нужно пожертвовать либо скоростью полёта, либо либо скоростью набора высоты, а чаще всего и тем, и другим.

С ростом скоростей самолётов эта задача всё усложнялась, так что в последние годы немалое внимания уделялось разработке винтов, шаг которых можно изменять прямо в воздухе. Винты «Аиста» имеют два положения.

При запуске и на разбеге установлен малый шаг винта с тем, чтобы угол атаки был наиболее подходящим для скорости, с которой самолёт отрывается от земли (около 90 км/ч). Как только самолёт набирает безопасную высоту, устанавливается большой шаг винта, чтобы винты имели наилучший КПД для крейсерской скорости (280..310 км/ч).

Наконец, настал тот день, когда наш «Дуглас» полетел. 16 августа 1934 года Douglas DC-2 № 18, который впоследствии всполошил мир под именем «Аист», впервые вошёл в воздушное пространство. Настали суетные дни: последние проверки, передаточные полёты, испытательные полёты на сертификат лётной годности и так далее. Все испытания выполняли заместитель директора завода

Дугласа, мистер Карл А. Кавер (замечательный пилот) и я. Когда, наконец, всё всех устроило, на 22 августа был назначен перелёт в Нью-Йорк.

Самолёт был готов и на него даже был нанесён нидерландский регистрационный номер PH-AJU. Однако радиостанцию должны были поставить только в Нидерландах, так что было решено перелететь в Нью-Йорк за три или четыре дня, смотря по погоде.

В первый день мы, с промежуточной посадкой в Эль-Пасо, долетели до Абилина, штат Техас, где переночевали. Следующим утром вылетели очень рано и попали в мощный циклон с низкой облачностью и дождём. Поскольку радио у нас не было, мы сели сначала в Спрингфилде, потом в Сент-Луисе и, наконец, в Дейтоне, штат Огайо, где решили провести ночь и наутро долететь прямо до Нью-Йорка.

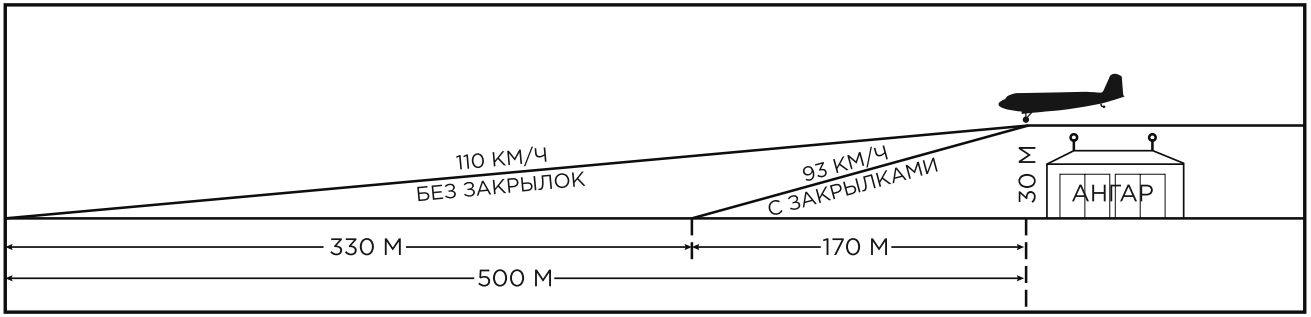
На следующий день, однако, погода с утра была неблагоприятной. К счастью, в Дейтоне есть, что посмотреть.

На часах было три пополудни, когда «Дуглас» снова оказался в родной стихии. С промежуточной посадкой в Детройте, на закате мы прибыли в Баффало после красивого перелёта над озером Эри. Ещё одна ночёвка — и следующим утром PH-AJU сел в аэропорту Норт-Бич[16] около Нью-Йорка. Эту площадку мы выбрали потому, что она расположена на берегу морского залива, что позволило перевезти самолёт по воде на лихтере. Если бы мы решили везти его по дорогам, это вызвало бы немалые трудности из-за его габаритов.

Теперь главным было поскорее самолёт разобрать. Крыло, хвост, винты и прочие части нужно было аккуратно разложить по большим ящикам, за чем надзирал г-н Блюфрисвеем. Кудряшка же внимательно следил за тем, чтобы всё было сделано профессионально, и лично промаркировал все детали с потрясающей аккуратностью.

Наконец настал пугающий момент, когда фюзеляж с двигателями повис на талях, чтобы переместиться с самолёта

[16] С 1947 года — аэропорт Ла Гуардиа.



Влияние применения закрылок на посадочную скорость и пробег самолёта Douglas DC-2

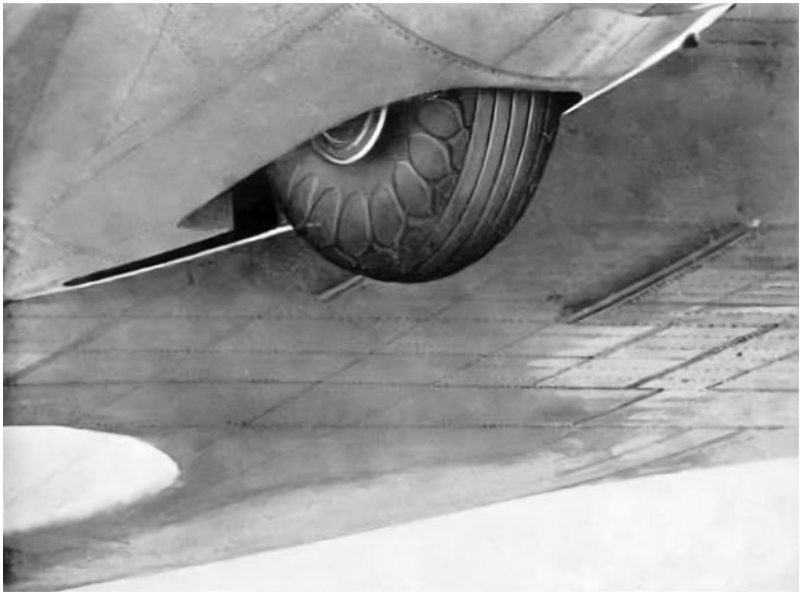
на баржу, которая его доставила к пароходу Голландско-Американской линии в Хобокене. Ещё страшнее было, однако, перемещение его с баржи на палубу парохода «Статендам», где было очень мало места. Но всё прошло по плану и 4 сентября «Статендам» вышел из Нью-Йорка с «Дугласом» и автором этой книги на борту. Кудряшка не составил нам компанию — ему нужно было вернуться в Калифорнию. Он стоял на пирсе и я видел, как его опечалило то, что «Дуглас» отправился в Нидерланды без него.

Путь в Европу через Атлантику тоже не обошёлся без беспокойных часов. Два ящика с полукрыльями стояли один на другом, прямо около ограждения палубы и так, что верхний основательно над ним нависал. Пока океан был спокоен — всё бы ничего, но на полпути мы угодили в плохую погоду. Хуже того, один из двигателей «Статендама» забарахлил, отчего пароход потерял немалую скорость. Качало в ту бурную ночь немилосердно. Из каюты я слышал, как волны били по кораблю, а воображение рисовало мне, как верхний ящик с частью крыла «Дугласа» соскальзывает в пучину, а вместе с ним тонет и наша последняя надежда на участие в Мельбурнской гонке.

Хоть я и отдавал себе полный отчёт в своём бессилии, если бы судьба сыграть с нами столь злую шутку, я был всецело уверен в том, что наш капитан и старший помощник сделают всё возможное, чтобы этого не случилось. Но всё равно я время от времени поднимался на палубу, дабы убедиться, что все части самолёта всё ещё на месте.

Всё закончилось хорошо и мы прибыли в Роттердам в целости. Там самолёт приняла техническая служба KLM под компетентным руководством г-на Бехаге.

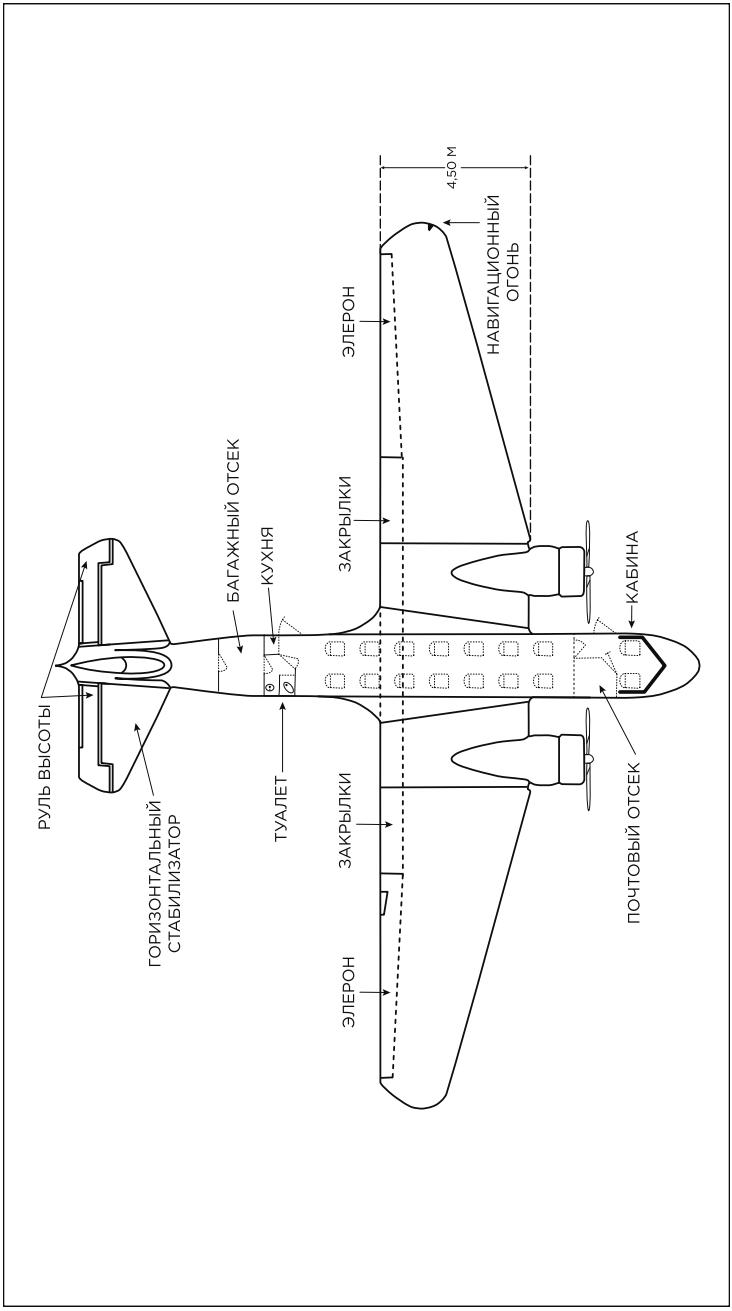
19 сентября 1934 года «Аист» был готов подняться с голландской земли для первого в череде многих испытательного полёта на аэродроме Ваалхафен.



Колесо шасси Douglas DC-2
в убранном положении

На этом снимке хорошо видно
выпущенные закрылки

Салон коммерческого пассажирского самолёта Дугласа — «летающий ресторан»



Планировочная схема кабины и салона стандартного коммерческого самолёта Дугласа (вид сверху)

Автор и Кудряшка во время передачи «Аиста»
на заводском аэродроме Дугласа в Санта-Монике, Калифорния

Я прощаюсь с Дональдом Уиллсом Дугласом, президентом «Дуглас Эйркрафт Компани» в Санта-Монике, Калифорния

IV.
КОЕ-ЧТО О ПРИГОТОВЛЕНИЯХ

Как я сказал в предыдущей главе, «Аист» был одним из самолётов в партии, которая строилась для американской авиакомпании. Единственным его отличием была приборная панель, куда KLM хотела установить некоторые приборы, которые не использовались на аналогичных самолётах для США. Более того, места установки приборов для «слепых» полётов (в нулевой видимости) должны были соответствовать таковым на других самолётах KLM. Очень важно, чтобы шесть приборов располагались рядом друг с другом и были в поле зрения пилота. Это указатель воздушной скорости, указатель поворота и крена, вариометр (указатель скорости набора высоты и снижения), чувствительный барометрический высотомер, гироскопический указатель курса и искусственный горизонт.

Пилот должен всегда видеть эти приборы при полёте вслепую и со временем он привыкает к определённому их расположению.

Таким образом необходимо, чтобы на всех самолётах эти приборы находились в определённых местах

и в определённом порядке, чтобы пилоты, совершившие несколько полётов на одном типе самолёта, не путались, пересев на другой.

Также по прибытии в Нидерланды оказалось, что в кабине нужно сделать и другие изменения. В Америке пилоты летают только вдвоём и оба могут пользоваться радиотелефоном. Однако в Европе и на ост-индском маршруте используется только радиотелеграф, нужно выделить место для радиста и его аппаратуры. Пришлось убрать перегородки переднего багажного отсека, расположенного между кабиной и пассажирским салоном. Штурманский стол разместили в собственно багажном отсеке. Над ним поставили радиотелеграфный передатчик NSF, а его приёмник — за левым пилотским креслом. Радист таким образом сидит прямо за спиной у командира, что позволяет прямое взаимодействие между командиром, вторым пилотом (который может, например, сверяться с картой на штурманском столе) и радистом (см. рисунок на следующей странице).

Радиооборудование поставила Голландская фабрика сигнального оборудования в Хилверсюме, оно было точно таким же, как и на всех других самолётах KLM.

На рисунке на следующей странице показана планировка салона «Аиста» для маршрута Лондон — Мельбурн и Ост-Индской линии *(Indiëlinje, маршрут Амстердам — Батавия)*. Кроме того, нужно было добавить и другие приборы — запасной высотомер, часы, указатель тангажа (продольный инклинометр) и специальный компас, который используется на всех самолётах KLM.

При установке антенны возникли затруднения. Известно, что обычная буксируемая антенна с грузом на конце, выпускаемая из трубки под фюзеляжем, на таких быстрых самолётах постоянно отваливается. Однако нашлось хорошее решение: соединить фиксированную антенну, которая натянута между маленькой мачтой над кабиной и вертикальным стабилизатором, с катушкой антенного кабеля. Эту катушку установили в заднем багажном

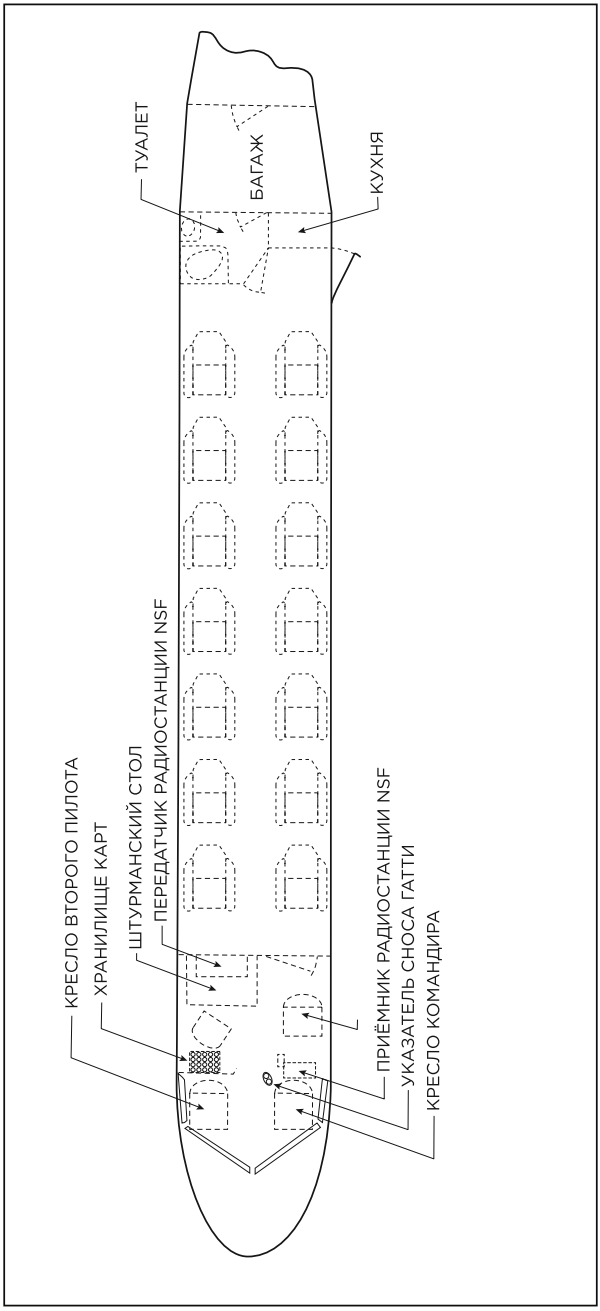


Схема кабины и салона «Аиста» на мельбурнском рейсе

отсеке, из которого буксируемая часть троса через втулку выпускалась назад. Весь перелёт эта конструкция отработала безотказно.

Ещё одной трудностью была установка указателя сноса. Из-за особенностей конструкции «Дугласа» стандартный индикатор сноса KLM, который встроен в «фоккеры» нашей компании, поставить оказалось нельзя. Поэтому я привёз из Америки специально приспособленный указатель Гатти, которому в кабине нужно совсем немного места. После многочисленных примерок мы расположили его так, что снос можно удобно измерить как из обоих пилотских кресел, так и с места радиста.

Принцип работы указателя сноса очень прост. Устройство состоит из некоторого числа параллельных проволочек, натянутых в кольце, которое встроено в нижнюю часть цилиндра и может вращаться. Цилиндр же встроен в пол кабины и через него видно землю. Если нужно измерить снос, то есть угол, на который самолёт отклоняется от избранного курса под влиянием ветра, то процедура выглядит так: один из пилотов максимально точно выдерживает избранный (компасный) курс, тогда как другой пилот или радист смотрит на землю через окуляр. Разумеется, наблюдателю кажется, что самолёт стоит на месте, а земля под ним движется. Как только он видит какой-то объект — скажем, дерево, дом, угол земельного участка или что-нибудь в таком духе, он поворачивает кольцо так, чтобы проволока была параллельна тому направлению, в котором «движутся» объекты на земле. Кольцо размечено в градусах. Количество градусов, на которое поворачивается кольцо относительно своей нулевой отметки, точно показывает разницу между компасным курсом и фактическим относительно земли. Полученный угол называется углом сноса и по этому показанию пилот должен ввести поправку на ветер к компасному курсу. Конечно же подобный оптический прибор можно использовать только при хорошей видимости и в спокойном воздухе. Над морем снос можно измерять по барашкам волн, а вот над

спокойной водой провести измерение с достаточной точностью нельзя.

После установки всех этих приспособлений места в кабине и переднем багажнике почти не осталось. Однако преимуществом оказалось то, что для всех необходимых измерений нам больше не нужно перемещаться по кабине, что особенно удобно в ночных полётах.

Поскольку мы собирались летать с пассажирами в Австралию и по другим маршрутам, обязательным условием было иметь все 14 кресел в салоне для пассажиров и экипажа, несмотря на то, что в Мельбурн мы везли всего трёх пассажиров. Были изготовлены подушки, которые помещались между креслами, чтобы получалось подобие кровати для сна. Поскольку кресел хватало, то с таким добавлением на этих лежанках могли спать не только пассажиры, но и те члены экипажа, чьё присутствие в кабине не было нужно для полёта.

Двигатели, установленные на «Аисте», ранее не применялись на ост-индском маршруте, так что запас запчастей, который KLM распределила по точкам на трассе перелёта, для «Дугласа» не годился. Поэтому в заднем багажном отсеке мы поставили полки и оборудовали там маленькие секции: получилась практически полноценная кладовка. Это, конечно, увеличило загрузку борта. Когда «Дуглас» взлетал из Милденхолла, у него были полные топливные баки, три пассажира, почти 200 килограммов почты и всё оборудование. Взлётный вес был примерно на 200 килограммов меньше максимально допустимого, записанного в сертификате лётной годности как 8 663 кг (19 081,5 английский фунт).

Согласно требованиям оргкомитета гонки на борту должен был быть трёхдневный запас еды и воды на каждого члена экипажа и пассажира. Впридачу к обычной провизии мы везли много банок с аварийными рационами и 50 литров воды, чего нам в случае аварии должно было бы хватить достаточно надолго, прежде чем мы стали бы глядеть друг на друга людоедским взглядом.

Карты на весь маршрут длиной почти 20 тысяч километров удобно хранились в специальном шкафчике в кабине, а много обзорных и морских карт мы держали на штурманском столе. Самоочевидно, что очень многое зависит от точности и правильности карт, полётной информации — и работы штурманского отдела лётной службы KLM. Этот отдел под руководством г-на Краая сделал всё, чтобы обеспечить нас лучшими доступными картами и самой точной информацией. Это сложнейшая задача, особенно на австралийской части маршрута, потому что, на самом деле, нормальных аэронавигационных карт просто нет, тем более для континентальной части. Однако нас снабдили лучшим из того, что можно было достать, так что пришлось обойтись только этими картами. Времени между прибытием самолёта и вылетом из Милденхолла было мало, так что подготовить всё с достаточной скрупулёзностью оказалось невозможно. Ещё, поскольку самолёт должен был как можно больше времени проводить в полёте, то для отработки всего на практике «Аист» несколько раз слетал регулярные рейсы Амстердам — Берлин; во время них тщательно измерялся расход топлива на разных высотах и внимательно выверялись скорости. Одновременно испытывались все приборы и радиооборудование. Самым приятным во всех этих испытательных полётах стало то, что они не только оказались весьма полезны, но и обошлись компании крайне дёшево, потому что в «Аисте» не было ни одного невыкупленного пассажирского места. В первом из этих полётов «Аист» поставил свой первый рекорд, пролетев из амстердамского аэропорта Схипхол до берлинского Темпельхофа за один час пятьдесят минут.

Ещё одним интересным испытанием оказался обзорный полёт по Нидерландам 22 сентября с 14 пассажирами и полным экипажем. Мы пролетели так: из Роттердама через Схипхол в Элде, Твенте, Эйндховен, Флиссинген, Хемстеде и через Роттердам в Схипхол. При посадках и взлётах с полной загрузкой на некоторых маленьких аэродромах малая посадочная скорость и хорошие взлётные характеристики «Аиста» были очевидны и, безусловно, отмечены.

При всей этой технической подготовке было немало административного беспокойства. Например, радист ван Брюгге должен был подготовить график передачи радиотелеграмм. Это было нужно нашим представителям по маршруту, чтобы они заранее знали, когда «Аист» прибудет на их аэродром, а заодно и держать руководство KLM в курсе всех перемещений самолёта. Конечно же, важным вопросом, особенно для прессы, был срок, за который мы собирались покрыть расстояние от Лондона до Мельбурна. Хотя я и составил план, который мы, за исключением аварийной посадки в Олбери, выдержали с точностью в несколько часов, он был основан на благоприятной погоде и минимуме задержек. Так что казалось неправильным заранее объявлять, что я собирался долететь за трое с половиной суток, хотя и был уверен, что у этого плана были резонные шансы сбыться. Некоторые интервьюеры и букмекеры давили на меня и пытались выудить расчётное время — но я не позволил себя одурачить и мой обычный ответ был «от шести до десяти дней, а если всё пойдёт хорошо, то и быстрее».

Поскольку «Аист» летел в Мельбурн как «обычный» авиалайнер, никаких других заметных изменений не было. Пускай в Америке я и набрал немалый налёт на самолётах Дугласа, времени на полноценную подготовку всё равно было мало.

Всё доступное нам время мы использовали, чтобы как можно тщательнее изучить самолёт. Мы выполняли тренировочные полёты в темноте над Схипхолом и несколько раз мы садились при помощи одних только посадочных фар в носу.

Вместе с Хенком ван дер Маасом из Национальной лётно-исследовательской службы мы выполняли испытательные полёты для оценки лётно-технических характеристик. В частности, проверялся полёт на одном двигателе с полной загрузкой; результаты этого испытания нам понравились.

После всех проверок под вдумчивым руководством технического отдела KLM мы предвкушали наше воздушное путешествие в Австралию с полной уверенностью в нашем новом самолёте.

V.
НЕКОТОРЫЕ ПОДРОБНОСТИ О ГОНКЕ МАКРОБЕРТСОНА

«Для содействия развитию авиации и в честь столетия штата Виктория и его столицы города Мельбурна, сэр Макферсон Робертсон, выдающийся гражданин Мельбурна, предоставил сумму в 15 000 австралийских фунтов и золотой кубок в качестве призов воздушной гонки из Англии в Мельбурн».

Этим объявлением открывается небольшой буклет с правилами и порядком проведения Международной воздушной гонки МакРобертсона. Если оглянуться на результат гонки, можно уверенно заключить, что многогранная цель, которую обозначил себе сэр Макферсон Робертсон, достигнута целиком и полностью.

Сэр Макферсон Робертсон, корнями из Шотландии — человек, добившийся всего самостоятельно. Он начал изготавливать шоколад и конфеты в скромной мастерской в юном возрасте, а сейчас он владеет одной из крупнейших в Австралии фабрик этой отрасли. Он всегда уделял большое внимание авиации и финансово поддержал многие особые перелёты.

Организаторы объявили гонку в двух категориях — на скорость и с гандикапом. Для обоих состязаний установили предельную длительность перелёта в 16 суток.

Призы были следующие:

В гонке на скорость:

Первый приз в 10 000 фунтов деньгами и золотой кубок стоимостью 500 фунтов;

Второй приз — 1 500 фунтов деньгами, третий приз — 500 фунтов деньгами.

В гонке с гандикапом:

Первый приз — 2 000 фунтов деньгами;

Второй приз — 1 000 фунтов деньгами.

Кроме того каждому пилоту, который состязался в любой категории, вручалась золотая медаль, если он прилетал в течение 16 календарных дней. К регистрации были допущены любые самолёты и пилоты с любым гражданством. Количество участников не ограничивалось, а один самолёт мог участвовать в обеих гонках одновременно.

Однако один самолёт мог претендовать только на один приз. Если участник выигрывал в обеих категориях, то он мог сам выбрать желаемый приз, а оставшийся выигрыш выплачивался следующему в очереди победителю. Мне предложили выбор между первым призом в гандикапе и вторым призом в гонке на скорость, поскольку Скотт и Кэмпбелл Блэк, долетевшие первыми в обеих категориях, конечно же выбрали 10 тысяч фунтов, а не 2 тысячи. Поскольку я выбрал первый приз в гандикапе, то Роско Тёрнер, пришедший третьим в общем зачёте, получил второй приз гонки на скорость, а Каткарт Джонс и Уоллер, пересекшие финишную черту четвёртыми, забрали третий.

В обоих состязаниях были определённые условия, о которых я хотел бы вкратце рассказать. Основным условием гонки на скорость был одновременный вылет всех участвующих самолётов из Англии, а победителем был первый, кто пересёк финишную черту ипподрома Флемингтон в Мельбурне. Это, однако, требовало обязательных посадок в Багдаде, Аллахабаде, Сингапуре, Порт-Дарвине

и Шарлевилле, пусть лишь только для проверки самолёта соответствию требованиям оргкомитета гонки.

В гандикапе засчитывалось не общее время на достижение Мельбурна, а время, проведённое в воздухе. В дополнение к упомянутым пяти контрольным точкам также определили несколько промежуточных аэродромов, назначенных отчётными, где участники могли приземлиться. В пяти контрольных точках участники гандикапа также были обязаны сесть, а время, проведённое как на контрольных точках, так и на отчётных, не учитывалось. Если кто-то садился на другом аэродроме, не включённом в эти категории, его время на земле учитывалось как полётное. Например, то время, которое «Аист» провёл на земле в Олбери было засчитано в полётное, поскольку Олбери не был ни контрольной точкой, ни отчётной.

Для дополнительного прояснения, полётным временем считалось время, проведённое между Милденхоллом и финишем в Мельбурне за вычетом времени, проведённого на официальных контрольных и отчётных площадках, по такой формуле:

Где:

$$V = 140\left(1 - \frac{0{,}2L}{W-L}\right)\left(\frac{P}{A}\right)^{1/3}$$

V — воздушная скорость в английских сухопутных милях в час, установленная в качестве базы гандикапа.

L — полезная нагрузка в фунтах.

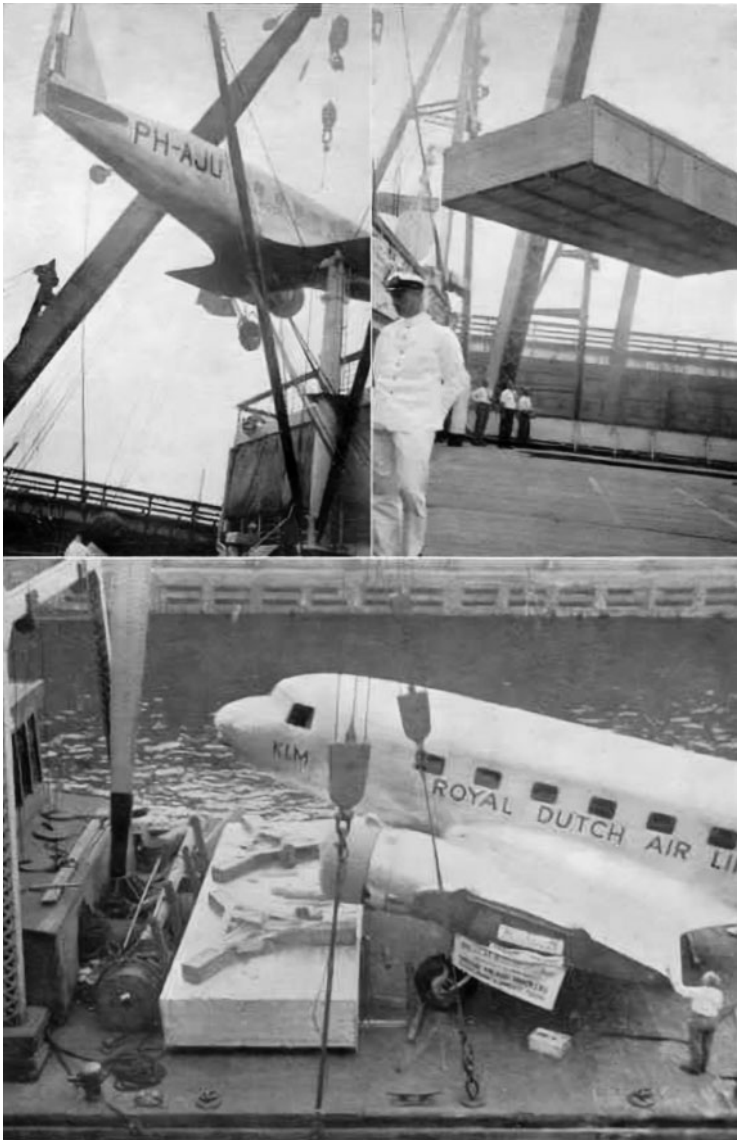
W — общий вес полностью готового к гонке самолёта, включая полные баки бензина и масла, экипаж, пассажиров и груз.

P — максимальная мощность двигателей при нормальном разрешённом числе оборотов в минуту.

A — общая площадь крыла (крыльев) с закрылками.

Таким образом по этой формуле исчислялось время гандикапа с учётом всех качеств самолёта, влияющих на его характеристики: общий взлётный вес, максимальная мощность двигателей, площадь крыла или крыльев и масса полезной нагрузки.

Вылет из Санта-Моники в Нью-Йорк



Погрузка «Аиста» на пароход «Статендам»
Наверху: центроплан (слева) и часть крыла (справа) грузятся на палубу. Внизу: «Аист» на барже, которой он был доставлен из аэропорта Норт-Бич к пароходу в Хобокен

Исходя из этого было важно было уменьшить чистое полётное время, что достигалось хорошей навигацией и посадками только на обозначенных для гандикапа площадках.

Самолёт, построенный хорошо,— то есть так, что его конструкция и форма имеют минимальное сопротивление воздуху,— естественным образом покажет в гандикапе наилучший результат.

Все эти ограничения демонстрируют, что гонка с гандикапом была в большей степени состязанием в надёжности, а наилучший шанс на приз был у того, кто как можно больше летел в благоприятных условиях — как можно «чище» и выжидая попутного ветра. Пусть даже время в контрольных и отчётных точках не учитывалось, остановки всё равно снижали шансы. В конце концов, посадки часто предполагали отклонение от маршрута. На снижении и наборе благоприятной высоты также терялось время, а кроме того, в полётное время засчитывались и пробег до того момента, как пилот представал перед сотрудником оргкомитета с дневником гонки, и взлёт с момента подписи контролёра на вылет.

Также для обеих категорий были и дополнительные условия. Например, у каждого самолёта должен был быть сертификат лётной годности, выданный государством регистрации.

Этот сертификат показывает, что самолёт соответствует минимальным требованиям лётной годности, установленным Международной авиационной комиссией (CINA). То есть перегрузить самолёт на своё усмотрение установкой, например, дополнительных топливных баков было нельзя. Это условие привело к тому, что некоторые участники (например, полковник Фитцморис) отказались состязаться.

Самолёт-участник также должен был быть оснащён хорошими приборами для навигации и полётов вслепую, а также иметь на борту хорошие карты по всему маршруту.

Помимо запаса еды и воды на трое суток на борту должны были быть спасательные жилеты для каждого члена

экипажа и пассажира. А ещё как минимум шесть сигнальных дымовых шашек.

Командир воздушного судна считался ответственным и должен был находиться на борту весь перелёт. Другие же члены экипажа и пассажиры могли меняться. Вес каждого пассажира с ручной кладью считался как 95 килограммов полезной нагрузки; всё остальное взятое на борт включалось в формулу гандикапа только если оно было взвешено и опечатано организаторами гонки в Милденхолле перед взлётом, а целостность печатей проверялась после посадки в Мельбурне. При вылете из Англии «Аист» нёс 1 200 килограммов полезной нагрузки, включая пассажиров. При расчёте времени гандикапа для решения о назначе нии приза это не было учтено для всего полёта. Это оказалось не в нашу пользу, потому что всё, что у нас было на борту, мы выгрузили в Олбери, пусть даже он и расположен всего в 250 километрах от Мельбурна.

Ночные полёты разрешались по усмотрению оргкомитета при наличии соответствующего бортового оборудования. Чтобы дать организаторам время на проверку всех участвующих самолётов и проверить соответствие всем условиям, все участники с самолётами должны были быть на аэродроме отправления за неделю до старта.

Перед вылетом из Милденхолла было установлено, что участники вылетают с интервалом 45 секунд, а порядок вылета определялся жребием. Разница выравнивалась в Сингапуре: каждый участник должен был выждать время между собственным вылетом из Милденхолла и вылетом оттуда последнего участника, прежде чем приступить к заправке и техобслуживанию.

Общее расстояние от Лондона до Мельбурна через контрольные точки — почти 20 тысяч километров. Разница в долготе — 145 градусов на восток, а в широте — 90, от 52 градусов северной широты до 38 градусов южной.

Общая длина окружности Земли по экватору — 40 000 км, так что можно сказать, что 20 000 км — это максимальное расстояние между двумя точками на глобусе. То есть гонка МакРобертсона показала, что самое большое

Выгрузка «Аиста» с парохода «Статендам» в Роттердаме для перевозки на аэродром Валхафен

расстояние на Земле можно на практике пролететь за 3..4 дня. Разумеется, стоит учесть, что климат с такой разницей расстояний на маршруте будет на разных его участках различаться. Однако погодные условия в октябре весьма благоприятны в тропической части маршрута: муссонные дожди в Британской Индии и Бирме уже закончились, а сезон дождей в Ост-Индском архипелаге ещё не набрал полную силу. Конечно, в октябре в Западной Европе на плохую погоду есть все шансы, но 20 октября нам повезло. А вот в Австралии октябрь для полётов отнюдь не лучший месяц. «Аиста» плохая погода на последнем участке маршрута не пощадила.

VI.
МЫ ОТПРАВЛЯЕМСЯ В МИЛДЕНХОЛЛ

Согласно правилам оргкомитета все участники должны были прибыть в Милденхолл за неделю до старта гонки, чтобы у организаторов было время проверить соответствие требованиям. Однако для «Аиста» и «Пандеръегеря» было запрошено и получено особое разрешение прибыть на несколько дней позже и нам был поставлен крайний срок 16 октября.

В тот день «Аист» был готов к вылету с бетона Схипхола ранним утром под моросящим дождиком. По понятным причинам на лондонском направлении был большой спрос, поэтому в KLM решили сделать этот перелёт дополнительным рейсом с вылетом в 8 утра. Так что мы отправились с полным салоном пассажиров; в их числе была немецкая авиатрисса и журналистка Теа Раше, полетевшая с нами в Австралию. Два других пассажира, которые купили билеты до Мельбурна и обратно, прилетели позже специальным рейсом прямо в Милденхолл.

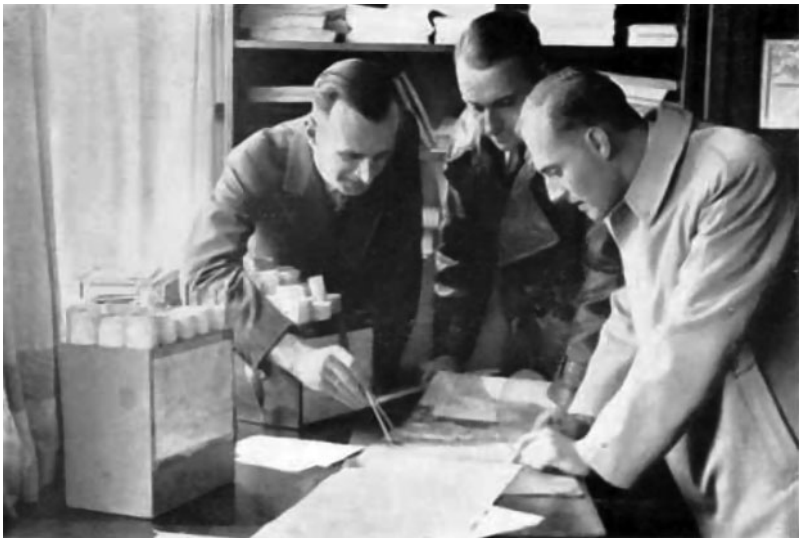
На борту также были две другие важные пассажирки — госпожа Молл и госпожа Парментие, которые не хотели оставлять своих супругов в одиночестве в Милденхолле в последние пять дней перед гонкой.

После множества дежурных рукопожатий, неизбежного позирования фотографам и нескольких прощальных слов в микрофон мы отправились. Однако, к удивлению всех зрителей, «Аист» не оторвался от земли, а зарулил обратно к ангарам. Было забавно наблюдать из кабины выражения лиц: «Что там случилось?». При разбеге по мокрой полосе левое колесо внезапно притормозило, потому что немного просело. Это заставило самолёт немного повернуть, а поскольку я из кабины не смог сразу понять, что произошло, то решил, что лучше заглушить двигатели и проверить, всё ли в порядке с шасси. Ничего подозрительного я не увидел и сделал вторую попытку, использовав всю большую бетонную полосу. Самолёт оторвался, как обычно, плавно и мы сразу взяли курс на Лондон, где, несмотря на встречный ветер, мы сели в Кройдоне спустя 83 минуты. Нам сообщили, что ещё один наш пассажир сел на другой самолёт до Кройдона, из Роттердама, и мы решили подождать его прилёта, чтобы отправиться в Милденхолл. Мы использовали это время, чтобы выпить по чашечке кофе с другими членами экипажа, о которых я вам сейчас немного расскажу.

Прежде всего я бы хотел представить вам Яна Йоханнеса Молла, второго пилота «Аиста» и мою правую руку. Ему 35 лет и он научился лётному делу в Голландских Ост-Индских ВВС. В 1928 году он пролетел в Индии на одном из Fokker F.VIIb, предназначенном для Голландских Ост-Индских Авиалиний (KNILM). В этой компании он несколько лет работал пилотом на рейсах по Ост-Индскому архипелагу. В 1931 году он пролетел из Батавии в Мельбурн на «Абеле Тасмане»[17] с капитаном Морицем Паттистом и бортмехаником Симоном Эллеманом.

[17] Fokker F.VIIa/3m (Fokker Trimotor), регистрационный номер PK-AFC, имя «Абель Тасман» получил специально под этот перелёт. Вылетел из Амстердама 30 апреля, был в Батавии 9 мая, в Мельбурне 19 мая. Обратный рейс: Мельбурн 22 мая, Батавия 27 мая, Амстердам 6 июня.

Успех этого перелёта заставил британскую Imperial Airways задуматься о регулярном сообщении Англии и Австралии, но попытки его организовать не увенчались тогда успехам. Не желая уступать голландцам, особенно на собственной территории



Перед гонкой проверяем карты в штурманском отделе Лётной службы KLM. Слева г-н Краай

За штурманским столом на борту «Аиста». На стене — сигнальная ракетница

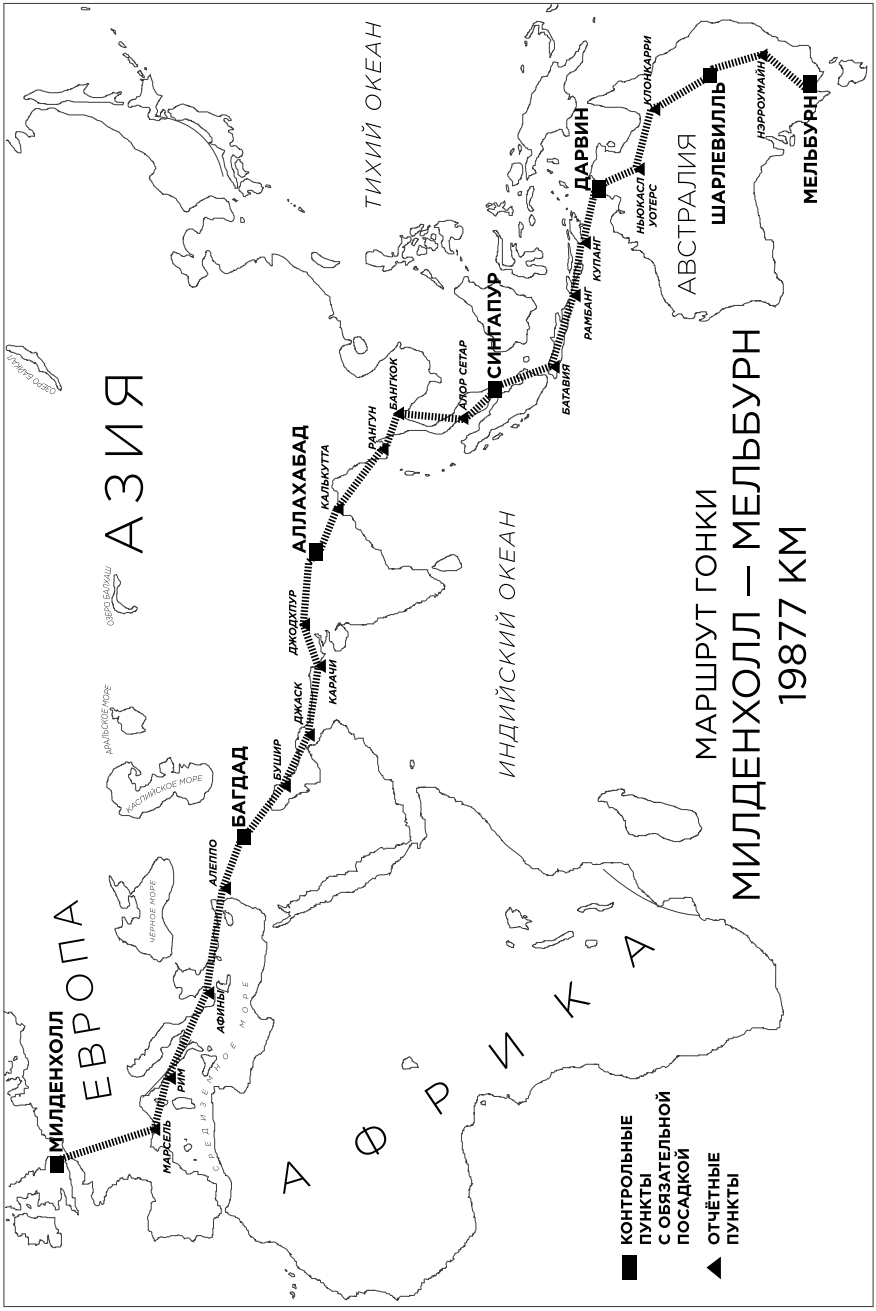
Потом — Корнелис ван Брюгге, радист. Ему 31 год, в 1926 году он устроился в голландскую телеграфную компанию Radio-Holland. Пять лет он ходил радистом на голландских торговых кораблях, а ещё ему довелось работать на буксире с плавучим доком. В конце 1931 года он пришёл в KLM и с тех пор вместе со мной несколько раз летал радистом в Ост-Индию.

Наконец, механик Буве Принс, 33 года. Он обучался своему делу в службе морской авиации в Де Кооe, где он также работал на авиазаводе. До того он работал на разных заводах в Америке, включая паровозостроительный в Патерсоне, штат Нью-Джерси. 13 апреля 1931 года он пришёл в KLM и восемь раз летал со мной в Ост-Индию бортмехаником.

Меня с этими тремя господами назначили долететь на «Аисте» в Мельбурн и обратно, так что по ходу рассказа вы с ними познакомитесь поближе.

Тем временем рейс KLM из Роттердама сел в Кройдоне и мы полетели дальше на аэродром Британских Королевских ВВС в Мартлшем Хит, где «Аист» прошёл взвешивание в присутствии гоночной комиссии. Конечно наша машина привлекла там большое внимание. Командир и офицеры приняли нас очень дружелюбно и пригласили на обед. Тем временем наши друзья Гейзендорффер, Ашес и Пронк сели на «Пандеръегере» и тоже отправились на весы. По должном завершении всех формальностей «Аист» взлетел снова и через 15 минут приземлился в Милденхолле. «Пандеръегерь» прибыл следом за нами.

Конечно же нас встретили с большим любопытством. Однако сначала нужно было поставить самолёты по ангарам, а командирам — представиться главе оргкомитета гонки. Организация гонки была целиком в руках Английского Королевского аэроклуба, весьма гостеприимной организации. Приятным и очень практичным было назначение каждому участнику «отца» и «матери», задачей которых было следить, чтобы у их «детей» было всего в достатке. Таким образом полковник и миссис Стрейндж присматривали за нами как истинные отец и мать все те пять дней, что мы


МИЛДЕНХОЛЛ
ЕВРОПА
МАРСЕЛЬ
РИМ
АФИНЫ
СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ
ЧЕРНОЕ МОРЕ
АЗИЯ
АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
КАСПИЙСКОЕ МОРЕ
ОЗЕРО БАЛХАШ
ОЗЕРО БАЙКАЛ
ТИХИЙ ОКЕАН
АЛЕППО
БАГДАД
БУШИР
ДЖАСК
КАРАЧИ
ДЖОДХПУР
АЛЛАХАБАД
КАЛЬКУТТА
РАНГУН
БАНГКОК
АЛОР СЕТАР
СИНГАПУР
БАТАВИЯ
РАМБАНГ
КУПАНГ
ДАРВИН
НЬЮКАСЛ
УОТЕРС
КЛОНКАРРИ
ШАРЛЕВИЛЛЬ
НЭРРОУМАЙН
МЕЛЬБУРН
ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН
АВСТРАЛИЯ
АФРИКА
МАРШРУТ ГОНКИ
МИЛДЕНХОЛЛ — МЕЛЬБУРН
19877 КМ
КОНТРОЛЬНЫЕ ПУНКТЫ С ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПОСАДКОЙ
ОТЧЁТНЫЕ ПУНКТЫ

были в Милденхолле. Их доброта и радушие, с которыми они нам помогали, иной раз заставляли нас краснеть.

Поскольку в крошечном городке Милденхолл расположиться оказалось негде, мы жили в отеле «Бык» в Кембридже, старом университетском городе. Единственным недостатком было то, что оттуда до аэродрома почти час езды на автомобиле.

Осмотр самолёта, взвешивание груза и опечатывание заняли почти весь следующий день. Тем временем из Америки приехали улучшенные колёса, которые мы установили вместо старых под надзором г-на Бехаге. Кроме этого с бортом больше делать было нечего, так что у нас были все возможности понаблюдать за суетой в лагере участников. Оказалось, что не все они подготовились так же хорошо, как мы, потому что мы видели, как с некоторыми самолётами работали механики и экипажи.

Другие же летали пробные полёты, чтобы убедиться, что всё работает как положено. Один экипаж каждый день отрабатывал посадки на своём быстрейшем гоночном аппарате. Мне и многим другим казалось, что в основном они проверяли в первую очередь прочность своего убираемого шасси. Другие же участники были своим убираемым шасси куда менее довольны, потому что механизм, похоже, срабатывал невовремя. Вполне естественно, что сели они на брюхо.

Была большая активность, особенно в день перед вылетом. Мы тоже выкатили «Аиста» из ангара, но не для пробного полёта, а просто чтобы проверить, что тормоза на новых колёсах работают как положено, и оставили его снаружи, потому что, по слухам, Милденхолл после обеда должна была почтить визитом британская королевская семья. Борт KLM с утреннего рейса ненадолго залетел из Кройдона, чтобы высадить директора и ещё немало любопытствующих. Пилот Бринкхойс, которому нужно было срочно вернуться в Кройдон к обратному рейсу в Голландию, не смог удержаться от небольшой демонстрации на взлёте с пустым самолётом, что вызвало всеобщий восторг.

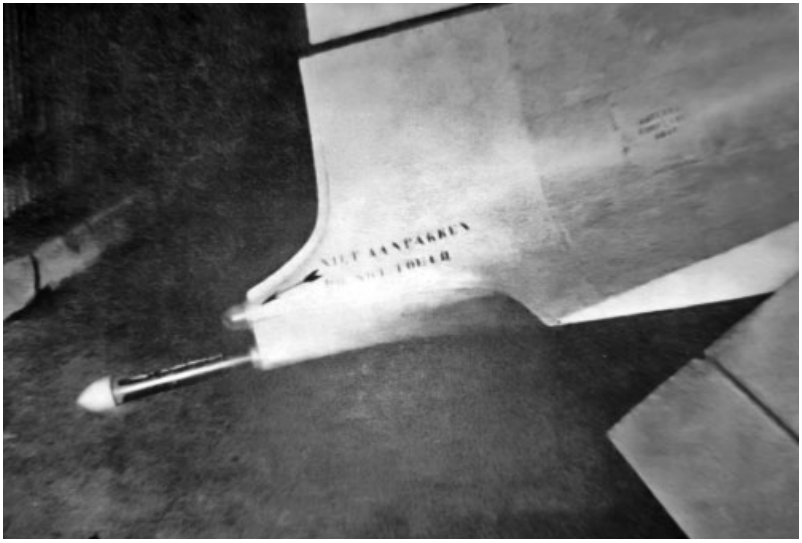
Днём на своём двухмоторном «Драконе» прибыл Его Королевское Высочество принц Уэльский. Принц с большим интересом осмотрел участвующие самолёты, подойдя и к «Дугласу». Его Королевское Высочество особо заинтересовался приборным оборудованием нашего самолёта и устройством кабины. Час спустя нас почтили визитом король и королева Англии. Его Величество живо интересовался техническим оснащением, а Её Величество восхитилась отделкой салона и похвалила удобство наших откидных кресел.

Мы всегда с интересом наблюдали за большой палаткой, где был устроен ресторан-кафе. Там можно было встретить самых разнообразных типажей: репортёров со всего света, пилотов-участников, авиаконструкторов и многих других, прямо или косвенно относящихся к авиации. Здесь звучали самые невероятные истории о выдающихся способностях каждого участника, который непременно возьмёт первый приз. Совершались ставки и сделки, вспыхивали споры, пили за здоровье друг друга, давали прощальные банкеты — в общем, атмосфера была полна приятной суеты и в воздухе почти жужжанием висело напряжение, предшествующее большому авиационному событию.

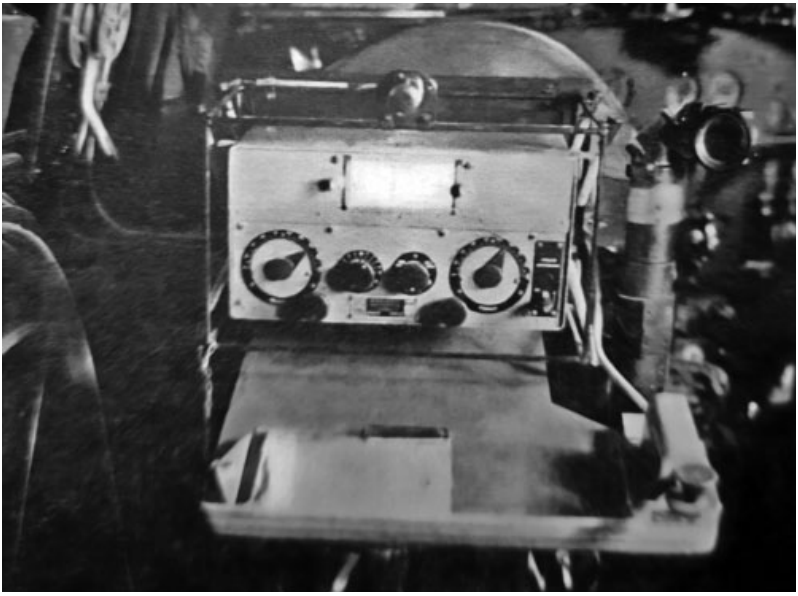
Конечно, мы встретились с несколькими участниками из других стран. Чарльз Уильям Андерсон Скотт спросил нас о планах и я до сих пор слышу ответ Молла: «Мы просто летим коммерческий рейс в Мельбурн, садимся по пути везде и, если всё будет хорошо, доберёмся примерно за неделю». Я добавил, что это в основном потому, что мы участвуем в гандикапе, и это замечание Скотт встретил с видимым облегчением. Роско Тёрнер в своей собственной форме, с неизменной тростью в виде львиного хвоста, закрутил кончики усов… и просто рассмеялся. Джим и Эми Моллисон, напротив, казались нервными и озабоченными.

Естественно мы провели много времени с нашими голландскими друзьями с «Пандеръегеря». Без всякого представления о серьёзнейшей аварии, которая ждала их в путешествии, мы в шутку договорились с Гейзендорффером

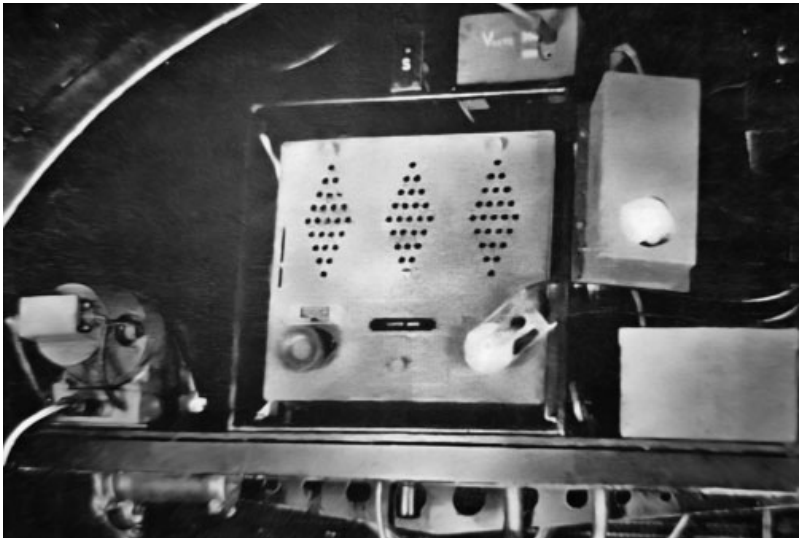
Карты и прочие штурманские материалы гонки Лондон — Мельбурн



Втулка для буксируемой антенны в хвосте «Аиста»



Радиотелеграфный приёмник NSF на месте радиста. Справа — окуляр указателя сноса Гатти



Радиотелеграфный передатчик NSF, управляемый с места радиста дистанционно

и Ашесом, чтобы они приготовили шампанское к тому моменту, как «Аист» доберётся до Мельбурна.

Тем временем оставалось ещё немало нерешённых проблем, особенно когда в Милденхолле сел «Бекас» (Snip) под управлением лётного директора KLM г-на Алера. Он привёз двух наших пассажиров-мужчин, гг. Гилиссена и Домение, и почту для «Аиста» в Мельбурн. Нас снова взвесили, рассчитали и опечатали, но в итоге всё оказалось в порядке и мы собрались на приятный прощальный ужин в большой палатке.

Найти место для ночлега в эту последнюю ночь оказалось крайне сложно. Как я говорил, в самом Милденхолле все дома, по выражению кого-то из KLM, были забронированы трижды каждый, а поскольку с утра ожидался огромный поток автобусов, особенно из Лондона, возвращаться в Кембридж не стоило. В конце концов, был немалый шанс на то, что если сломается один из больших автобусов, узкие дороги к аэродрому оказались бы заблокированы. Никто из участников не хотел рисковать задержкой, но, с другой стороны, перед вылетом было совершенно необходимо как следует выспаться.

В ту ночь все 14 мест «Аиста» были заняты разными сотрудниками KLM и корреспондентами, так что о безопасности нашей машины мы не беспокоились. Принс и Ван Брюгге нашли комнату на ферме недалеко от аэродрома и их единственным опасением было то, что жена фермера не разбудит их вовремя если их будильники почему-то не прозвонят. Нам же предложили место на складе при солдатских казармах. Среди больших стопок новых одеял, матрасов и прочего расположили четыре койки, где Молл, наши жёны и я отлично поспали. С одним солдатом, которого, видимо, не оповестили о превращении склада в спальню, случился забавный казус, когда он вломился туда в полночь и обнаружил двух дам и двух господ на кроватях в совершенно невоенных ночных рубашках.

Несмотря ни на что, мы превосходно выспались и проснулись с приятной мыслью о том, что важный день, наконец, настал.

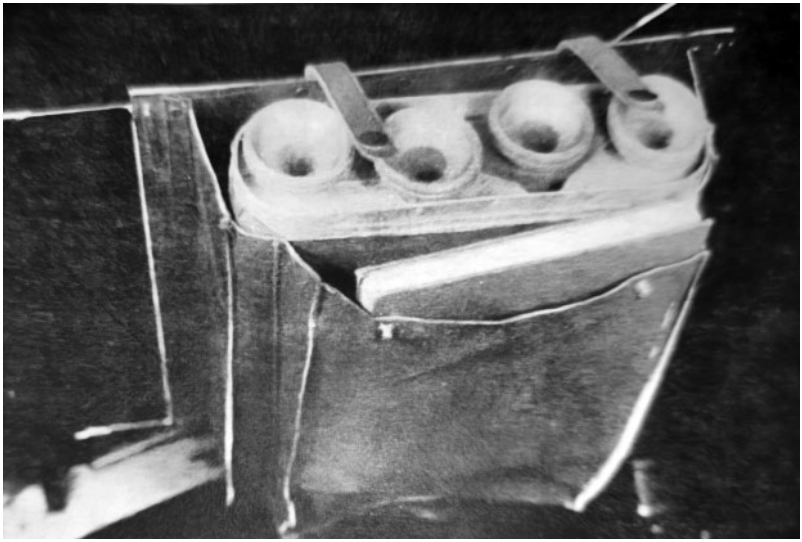
VII.
СТАРТ

Субботним утром 20 октября, когда Милденхолл был ещё погружён в сонную тьму, на аэродроме уже кипело бурное действо. Вереницы людей толпились между ангарами, из которых через широко открытые ворота лились потоки света. Отовсюду выползали разноцветные искусственные птицы и уже слышно было тарахтение двигателей, запускаемых на пробу или для прогрева. По всему и всем можно было сказать, что тут намечается что-то необычное.

Экипаж «Аиста» тоже был на месте, и после погрузки ручной клади и подписания последних бумаг выкатили и «Дуглас».

Даже мы, конечно, несколько нервничали. Всё ли в порядке, ничего ли не забыли, всё ли учли, все ли вещи пассажиров на борту? Напряжение всё росло. Тут обнаружилось, что один из клапанов шасси протёк, отчего просел один из поршней подвески. Кого-то отправили в ангар за запасным клапаном, но он долго не возвращался. Кто-то из зевак на это сказал, что некоторые люди родились на второй передаче и забыли переключиться. Наконец

Приборная панель «Аиста». Посередине — регулируемая лампа, которой можно подсветить приборы как удобно



Для экономии места рулонные карты и бортовой журнал помещались в специальном чехле на потолке кабины

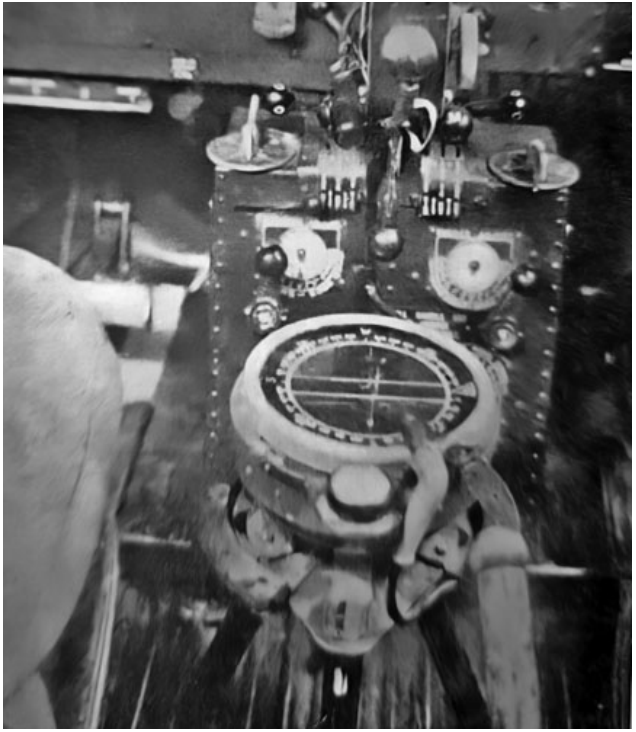
посыльный вернулся, клапан вкручен, баллон сжатого воздуха присоединён и проблема решена. Светает и, похоже, нас ждёт ясный осенний день. Один из сотрудников оргкомитета принёс мне дневник гонки и сказал, за какой машиной рулить на предварительный старт. Быстрое прощание — и «Аист» катится за автомобилем на точку старта.

Все самолёты выстроились в ряд в порядке взлёта. Всё шло гладко и можно сказать, что организация вылета стала королевским венцом всей работы, проделанной Королевским аэроклубом. Первый борт стартовал ровно в половину седьмого, следующий пошёл за ним ровно через сорок пять секунд.

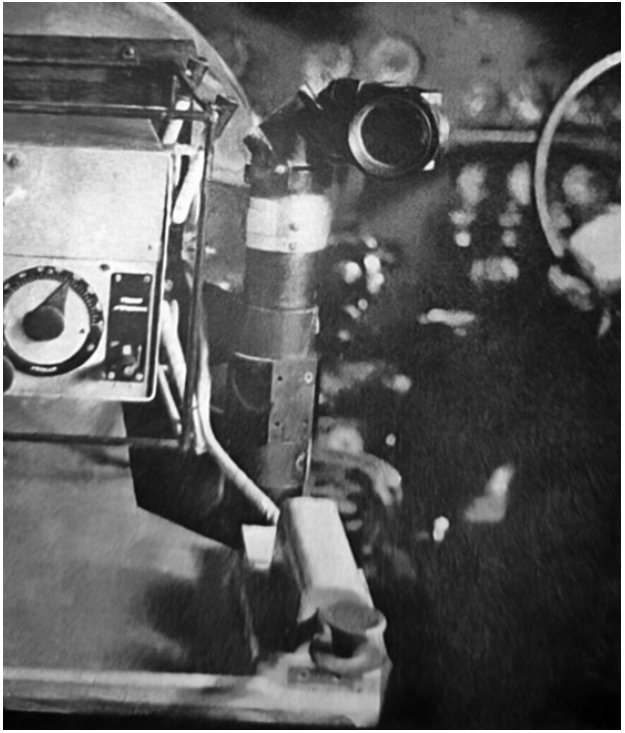
Порядок вылета определил жребий: первым номером шла «Комета» Моллисонов, названная «Чёрной магией». «Пандеръегерь» шёл под номером четыре, а «Аист» вылетел седьмым ровно в 6 часов 34 минуты 30 секунд. Стартовый судья поднимал флаг за десять секунд до времени взлёта. Только когда флаг опускался, можно было начинать движение.

За самолётами собралась большая толпа, чтобы посмотреть отбытие двадцати участников. Всего на аэродроме и вокруг было примерно 16 000 зрителей. Подходит время вылета. Я решил запустить двигатели, которые и так уже хорошо прогрелись за время руления от ангара до старта, всего за пять минут до взлёта. Пассажиры в своих удобных креслах, экипаж в кабине. Мои часы на приборной панели показывают почти половину седьмого. Осталось только щёлкнуть главным выключателем, нажать кнопку запуска — и левый винт начинает крутиться, движимый мотором электрического стартера. Потом включить зажигание — и тут же выхлоп с грохотом вылетает из нашего левого «Циклона». Спустя тридцать секунд запущен и правый двигатель.

Ровно в 6:30 чёрная «Комета» Моллисонов вырывается из линии, развалисто прокатывается по ковру зелёной травы на всё возрастающей скорости и обманчиво медленно поднимается в воздух. Большая гонка началась;



Особый компас, установленный на всех самолётах KLM



Указатель сноса Гатти

в кабине «Аиста» настала тишина и всё растёт напряжение. Вторым на вылет — «Боинг» с Роско Тёрнером за штурвалом. Это коммерческий самолёт, но салон набит топливными баками. Двухмоторная птица медленно и величественно взбирается в небо. Силуэт его ещё виден над южным горизонтом, когда третий номер, зелёная «Комета» Каткарта Джонса и Уоллера, выскакивает за линию, но внезапно останавливается и возвращается. Похоже, неполадки в одном из двигателей. Спустя сорок пять секунд Гейзендорффер даёт взлётный и элегантно, как принято в KLM, поднимает грациозный «Пандеръегерь» в воздух. «Браво, Гейз, удачи, друг».

Потом небольшой перерыв, потому что пятый номер, «Эйрспид Курьер», похоже не готов к взлёту. Человек со стартовым флагом подходит ближе к нам, он готов выпустить Скотта и Кэмпбелла Блэка. И вот они пошли на своей красной «Комете», названной «Гросвенор Хаус», которую потом увенчают столькими лаврами. Но теперь наша очередь. Я посильнее обжимаю колёсные тормоза и чуть поддаю оборотов двигателям. Флажок идёт вверх: ещё десять секунд,— и несколько подгазовок,— я вижу, как рука выпускающего идёт вниз, отпускаю тормоза и «Аист» выстреливает вперёд. Колёса едва оторвались от земли, когда я кивнул стоящему между мной и Моллом Принсу. С самым обычным выражением лица он поднимает рукоятку уборки шасси и твёрдыми движениями качает маслонасос, который поднимает шасси в колёсные ниши. Так же спокойно он возвращает рукоятку в среднее положение, ставит защитный колпачок, удовлетворённо смотрит влево и вправо, как будто бы убеждая себя, что двигатели ещё работают. Потом он невозмутимым жестом поднимает вверх большой палец, что значит «ОК», и расслабленно идёт в салон, проверить, как дела у пассажиров. Похоже, для него нет большой разницы, в Париж мы летим или в Мельбурн.

Внезапно я подумал об одном из своих первых перелётов в Ост-Индию с Принсом. Когда мы наконец сели в Афинах

после очень плохой погоды над Балканами, я спросил, как ему полёт.

— Да нормально,— был ответ.

— И что, Принс, ни капельки не боялся?

— Ну, босс,— ответил он,— когда я родился, повитуха сказала, что мне не быть таким уж выносливым и, если честно, над Балканами мне подумалось, что та добрая женщина была права!

Десятисекундный отсчёт перед стартом «Аиста»

VIII.
ПЕРВЫЙ ДЕНЬ

Милденхолл — Рим — Афины — Алеппо — Багдад

Суббота, 20 октября, 6 часов 35 минут.

Теперь, когда мы в воздухе, всё стало по-другому. Напряжение от толп в Милденхолле и более или менее необычного вылета ушло. Сейчас у нас как будто бы обыкновенный полёт в Голландскую Ост-Индию и мы просто не думаем о конечной точке маршрута, а сосредоточены на трассе этого дня. Нам предстоит решить, где сделать первую посадку.

Поскольку мы летим в классе «гандикап», нам очень важно садиться только там, где есть контрольные точки оргкомитета гонки, потому что время, проведённое там на земле, вычитается из полётного. Логично, что нам стоит выбрать южный маршрут и тогда нашей первой остановкой будет Марсель или Рим.

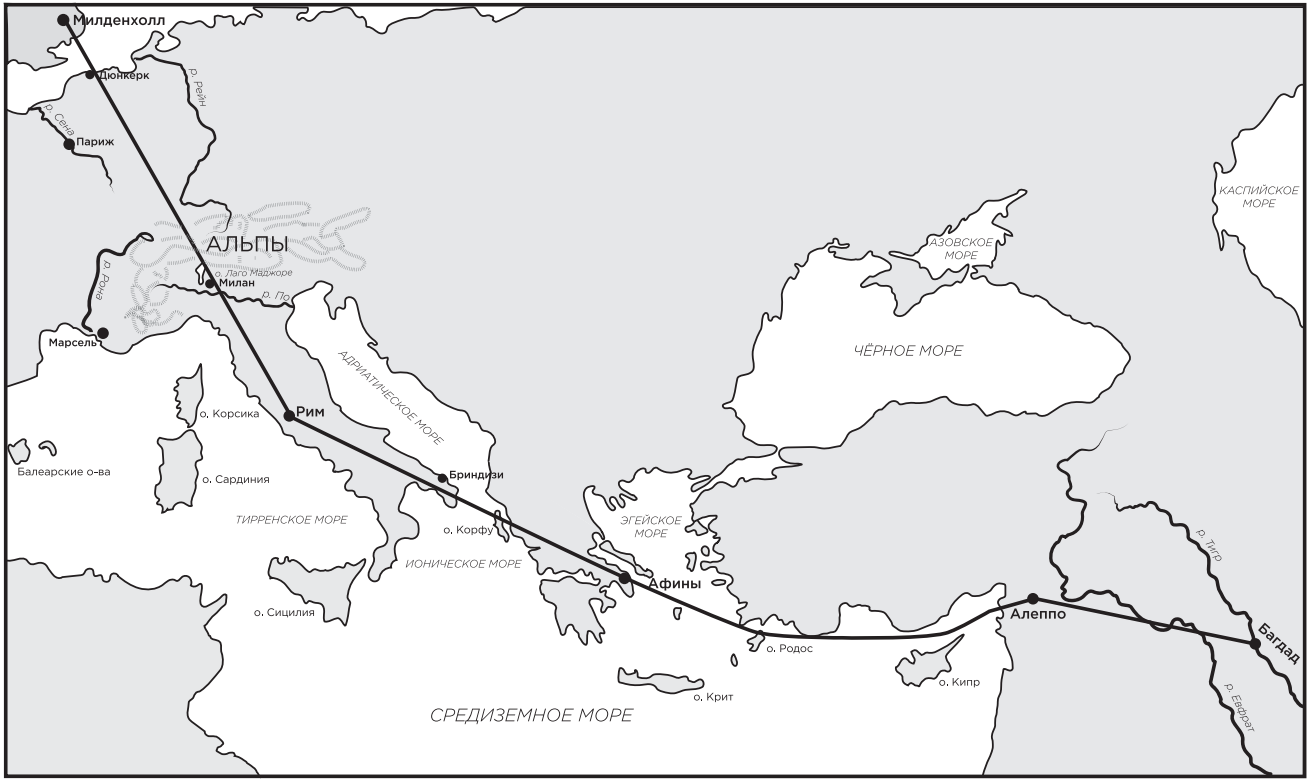
В благоприятных условиях у нас хватит топлива долететь от Милденхолла до Рима без посадки, но если случится встречный ветер, нам нужно будет сесть в Марселе.

По метеосводкам погода над Альпами хорошая и мы решаем направиться прямо в Рим.

Мы неспешно, с вертикальной скоростью два метра в секунду, поднимаем «Аист» на 3000 метров. Здесь воздух спокоен. Отопление автоматически держит в салоне температуру 18 градусов по Цельсию. Все мы чувствуем облегчение от того, что после недель подготовки и волнений мы, наконец, в пути.

Спустя 40 минут полёта мы проходим Дюнкерк на 3000 метров. Я отдаю штурвал Моллу, а сам иду в салон поболтать с пассажирами. Тут атмосфера тоже приятная. Теа Раше начала свои репортёрские заметки, а господа Гилиссен и Домение, с которыми я едва встретился предыдущим днём, поглощают бутерброды, поданные Принсом. Это напомнило мне, что я забыл этим утром позавтракать из-за всей суеты, но это легко решаемо. Чашка горячего шоколада заполняет пустоту в моём желудке и начинается лёгкая беседа. Теа Раше, вопреки своему журналистскому инстинкту, спрашивает, когда мы будем в Мельбурне. Г-н Домение, который специально ради этого полёта прибыл из Бразилии, чувствует себя совершенно комфортно, как и г-н Гилиссен. Все они знают, что они первые авиапассажиры прямого рейса между Англией и Австралией, и Теа с гордостью показывает свой билет. Перелёт в один конец из Лондона в Мельбурн, без пересадок.

Спустя час я возвращаюсь вперёд. Мы летим над плотной облачностью на высоте 3500 метров. Ван Брюгге запрашивает радиопеленги, которые определённо неверны, потому что по ним мы движемся крайне медленно. Я решаю лететь дальше, пока не сориентируюсь и не определюсь, повернуть нам на Марсель или лететь прямо до Рима. Недолгое время спустя на горизонте поднимаются горные пики — должно быть, Альпы. Высота облачности облегчает определение высоты гор и по картам выходит, что мы на верном курсе. «Аист» поднимается на 4000 метров и вскоре мы летим над заснеженными вершинами Альп. Облачность расступается. Солнце сияет ярко, а пейзажи обворожительно красивы.



Маршрут «Аиста» в первый день гонки. Пройденное расстояние — 4 500 км.
Вылет: Милденхолл, 20 октября 06:35 по Гринвичу. Прибытие: Багдад, 20 октября, 23:08 по Гринвичу

В 09:39 по Гринвичу мы проходим над Лаго-Маджоре — Большим озером. Пятнадцать минут спустя наблюдаем к северо-востоку город Милан. В долине реки По красота, прекрасная погода, отличная видимость, безоблачно. Потихоньку снижаясь, мы набираем скорость 320 километров в час. Вскоре в нашем поле зрения Литторио, аэродром Рима, и в 11:29 «Аист» на итальянской земле.

Мы в отличном настроении, потому что не дали крюка и не садились в Марселе. Расстояние от Милденхолла до Рима покрыли за пять часов, и примерно на полтора часа опережаем план. В Риме — большой интерес; пока топливо течёт в баки, пограничник проверяет паспорта, метеоролог приходит со сводками, а наш представитель ходит между нами и, пока мы заняты разговорами или подписываем бумаги, суёт в наши рты вкуснейшие закуски. Как только заправка окончена, мы прощаемся с итальянскими друзьями, забираемся обратно в «Дуглас» и продолжаем путешествие. Задержка в Риме была меньше получаса.

В 11:56 мы вылетаем на Афины и сквозь облака набираем 2 500 метров. Мы вновь летим над плотным слоисто-кучевым полотном, в разрывах которого там и сям видны строгие вершины Апеннин.

В 13:37 облачность рассеивается, мы в 30 километрах к юго-западу от Бриндизи. Проходим над каблуком итальянского сапога и вскоре летим уже над Ионическим морем. Средняя скорость всё ещё больше 300 километров в час, что повышает наши шансы успеть в Афины до заката.

В 14:19 проходим Корфу, прекрасный остров у греческого побережья. Ветер сдвигается к западному. Я определил среднюю скорость за последние 30 минут как 315 километров в час. Показываю страницу бортжурнала, где в столбце «путевая скорость» я крупно написал цифры «315», Моллу и Ван Брюгге. Они сияют: «Повезло!» Почему мы такие радостные? А потому что по плану мы должны были сесть в Афинах в темноте. А поскольку аэродром расположен между высокими горами, это могло бы

трудно из-за облачности. Так что радость наша в том, что мы будем в Афинах засветло.

Незадолго до Афин ван Брюгге говорит, что он слышит, как «Пандеръегерь» сигналит Салоникам, и всё ещё может поймать сигнал из Ускуба[18] Однако до посадки в Афинах нам нужно смотать нашу буксируемую антенну, и это мешает нам услышать другие странности. Нам удивительно, что Гейзендорффер и его люди до сих пор не прошли Афины, но то, что Пронк, бортрадист «Пандеръегеря», всё ещё на связи с Салониками, наводит нас на мысль, что они где-то застряли.

В 15:32 «Аист» катится по перрону аэропорта Афин, где собралась восторженная толпа. Наш греческий представитель совершенно счастлив и, когда я выхожу из самолёта, он обнимает и целует меня. Могу сказать, что я со своими североевропейскими манерами такие спонтанные проявления не одобряю. Впрочем, времени на такие размышления у меня нет, потому что люди напирают со всех сторон, чтобы поздравить нас с тем, что мы первыми сели в Афинах. Хоть я и говорю им, что мы ещё не выиграли гонку, и что другие самолёты могут уже быть и в Багдаде, энтузиазму греков это не помеха.

Очень радостно видеть, как все стараются сделать всё, чтобы наш полёт был как можно быстрее. В мгновение ока баки «Аиста» снова наполнены.

В 15:51, в сумерках, «Аист вылетает из Афин в направлении Алеппо. Этот маршрут требует от нас всяческого внимания, потому что в Алеппо нам предстоит садиться в темноте, а радиомаяка там нет. Вскоре совсем темнеет, но в свете Луны мы, пролетая над Средиземным морем, отчётливо видим берега и острова.

В 16:30 мы проходим греческий остров Миконос на высоте 3000 метров. Мы отлично ориентируемся благодаря лунному свету и, пройдя северную оконечность острова Родос в 17:22, мы меняем курс и направляемся прямо к Кастелоризо[19].

[18] Ныне Скопье, Северная Македония.

[19] Старое название греческого острова Мегисти.

Теперь на штурманском столе — морские карты этого участка и вскоре мы видим тусклый свет маяка. По его характеру и морской карте определяем его как Кастелоризо — так что мы на верном курсе. Наш компасный курс теперь 78 градусов и примерно через 45 минут мы должны пройти северо-восточную оконечность острова Кипр.

В салоне — приглушённый свет и уютная атмосфера. Над каждым креслом — маленькая лампочка, которая позволяет пассажиру читать, не беспокоя тех, кто желает спать. Г-н Домение читает книгу, г-н Гилиссен пишет письмо, а Теа Раше работает над заметками. Принс мирно спит в одном из задних кресел. Я возвращаюсь в кабину и спрашиваю ван Брюгге, есть ли новости.

«Пандеръегерь» вылетел из Афин примерно через час после нас. На борту всё порядке. Мы предполагаем, что Гейз летит напрямую в Багдад, и будет там раньше нас, потому что нам нужно подсесть в Алеппо. Радиосвязь не то что бы хороша, ван Брюгге жалуется на сильные помехи. Время от времени от связывается с Дамаском и Ар-Рутбой, но Алеппо всё ещё молчит на всех языках. Почему-то мы так и не увидели северный конец Кипра, но спустя недолгое время после того, как мы должны были там пролететь, я замечаю маяк Антакьи в Турции. Примечательно, что сам свет мы не видим, потому что система линз устроена так, что прямой луч можно увидеть только с воды. Однако мы ясно видим отражение света маяка в гладком зеркале воды.

В 19:30 по Гринвичу мы пересекаем береговую линию и теперь найти Алеппо нам совсем не сложно. Новый аэродром, похоже, весьма хорошо оснащён, хотя полоса грубовата. Теперь мы во Французской Сирии и вызвали у французских офицеров большой интерес. Причём нас здесь ждёт множество формальностей. Проверяются почти все бумаги на борту, а когда мы уже собрались вылетать, кто-то пришёл и захотел проверить наши револьверы. Это несправедливо, потому что время взлёта и посадки не учитывается при расчёте полётного, а считается

то, которое записано в дневнике гонки при передаче его на контрольной точке, а вылет считается по времени, отмеченному представителем оргкомитета. Поскольку Молл уже подписал дневник, задержка будет вычтена из нашего полётного времени.

В 20:35 «Аист» вылетел из Алеппо. Маршрут отсюда до Багдада лежит над выжженной сирийской пустыней и очевидно, что визуально ориентироваться ночью невозможно. Но ван Брюгге сияет: у него устойчивая связь с Багдадом и каждые полчаса он получает чистый сигнал от этой постоянно работающей радиостанции.

Ещё нам приходят метеосводки и хороший попутный ветер. Нас натурально балуют!

В 23:00 по Гринвичу мы вдруг видим вдалеке, среди глубокой тьмы, яркий маяк Багдада. Радио работает хорошо и Ван Брюгге с удовлетворением втянул буксируемую антенну. Восемь минут спустя «Аист» сел на аэродроме Багдада, где нас тепло встретили наши друзья ван Венендал (не Кудряшка), ван Стенберген, Гросфелд и Принс (другой) — экипаж самолёта KLM «Перепел» (Kwartel), который вылетел из Амстердама в предыдущий четверг.

«Пандеръегерь» ещё не в Багдаде, но вот-вот должен прибыть, так что мы надеемся отобедать с Гейзендорффером и его командой. Как только Молл подписал дневник гонки, мы идём вместе с пассажирами в ресторан, чтобы немного освежиться. Только Буве Принс вместе с коллегой Гросфелдом остался у самолёта, чтобы тщательно всё проверить.

Хотя по местному времени уже четверть первого ночи, интерес и оглушительные аплодисменты встречают нас и здесь, и хриплый динамик объявляет, что только что прибыл номер 44, как будто нужно ещё какое-то подтверждение. Терраса ресторана сияет волшебным светом, трескучие иракские граммофонные пластинки ревут из громкоговорителей и, как только мы устроились за столом, объявлено, что номер 6, «Пандеръегерь», вот-вот сядет. Однако мы ничего не видим и не слышим, и полагаем,

что это сообщение было слишком оптимистичным, хотя нас удивило, что Гейзендорффер не оказался в Багдаде раньше нас.

От ван Венендала мы узнали, что чета Моллисонов в один присест пролетела участок от Милденхолла до Багдада и сейчас они где-то над Персией по пути в Аллахабад. Скотт и Блэк также прибыли в Багдад после аварийной посадки в Киркуке и улетели где-то час назад. Так что мы номер третий, потому что все участники обязательно должны сесть в Багдаде. Наш друг Роско Тёрнер вылетел из Афин и сейчас над Средиземным морем. Поскольку мы провели на земле уже почти час, я решаю больше не ждать. Молл отмечает гоночный дневник, а я с Принсом запускаю двигатели. Как только мы прощаемся с друзьями и ван Венендал замечает, что он себя чувствует скорее кучером конки, чем капитаном самолёта Голландской Ост-Индской линии, вдруг включаются посадочные огни и в Багдаде садится «Пандеръегерь».

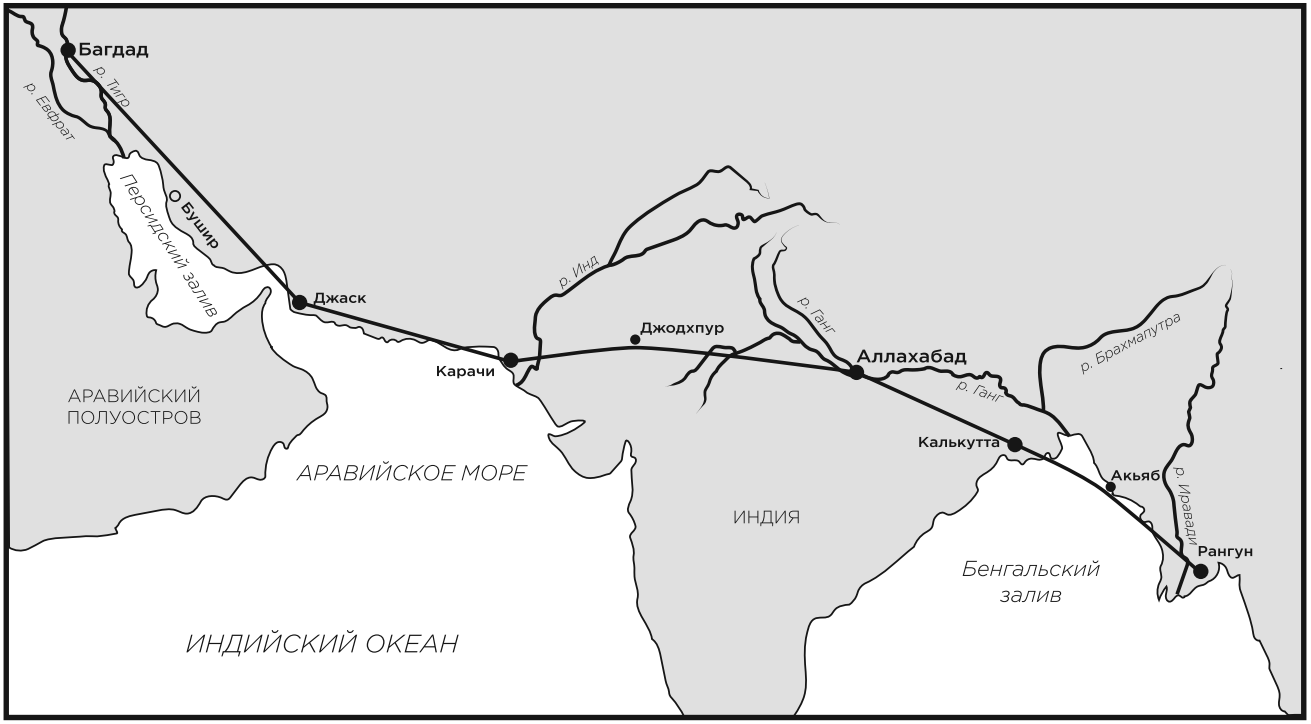
Нам кажется, что Гейз бережёт двигатели на первой половине маршрута и держится прямо за нами, чтобы промчаться со скоростью молнии на заключительном участке, потому что у него выше скорость и больше дальность. «Браво, Гейз! Удачи! Иди на скорость, а мы идём на гандикап».

Тем временем мы готовы, и ровно в два часа местного времени (полночь по Гринвичу) «Аист» снова выкатывается на полосу и берёт курс на Персию. С момента нашего вылета из Милденхолла прошло всего 18½ часов, а мы уже покрыли почти четверть расстояния до Мельбурна.

«Аист» перед вылетом из Схипхола в Милденхолл

«Аист» вылетает из Схипхола в Милденхолл

Его Королевское Высочество принц Уэльский выходит из «Аиста» после осмотра в Милденхолле



Маршрут «Аиста» во второй день гонки. Пройденное расстояние — 5 730 км.
Вылет: Багдад, 21 октября 00:00 по Гринвичу. Прибытие: Рангун, 21 октября, 21:10 по Гринвичу

IX.
ВТОРОЙ ДЕНЬ

Багдад — Джаск — Карачи — Аллахабад — Калькутта — Рангун

Воскресенье, 00:10 по Гринвичу.

Вскоре мы оставим позади огни Багдада. В лунном свете мы какое-то время можем следовать извивам русла Тигра, но потом река уходит на север и некоторое время на земле мы не увидим ничего, что позволило бы нам проверить курс и скорость. Ландшафт, над которым мы летим, входит в Королевство Ирак и зовётся Месопотамией. Традиционно считается, что рай когда-то был как раз здесь, между Евфратом и Тигром. Этот пейзаж нам знаком только с высоты птичьего полёта, он состоит исключительно из песчаных равнин и болот, так что мы склонны верить, что, наверное, Земля выглядела десятки веков назад совсем иначе. От увитых листвой садов, где Еву соблазнил Змий, осталось немного. Впрочем, во тьме не так уж много видно, так что оставим эту историю. В конце концов, нас сейчас куда больше интересует путевая скорость.

Расстояние до Джаска — 1 600 километров, так что, если не будет сильного встречного ветра, то нам удастся избежать посадки в Бушире. Впрочем, чтобы принять это решение, нам стоит дождаться рассвета.

В Персии сейчас нет авиационных радиостанций. С тех пор, как Имперские Авиалинии перенесли свой маршрут на Аравийский полуостров, станции в Бушире и Джаске закрылись. После того, как ван Брюгге отправил сообщение о том, что на борту всё в порядке, в Басру, выключилась станция и там, и эфир затих. «Пандеръегерь», вылетевший из Багдада вскоре после нас, также молчит. Наш радист втягивает обратно антенну и пользуется возможностью поспать несколько часов. Позже он нам будет очень нужен.

Мы набрали 3 500 метров. На этой высоте «Аист» летит приятнее всего, у нас отличная скорость при низком потреблении топлива. Более того, ещё и тихо — здесь нет вертикальных воздушных потоков, которые иногда делают пилотирование быстрой машины очень утомительным.

В кабине темно. Едва светится только курсоуказатель Сперри, ещё сияют стрелки и цифры на приборах, окрашенные фосфоресцирующей краской. Снаружи едва освещает горизонт бледная луна. Но на земле с такой высоты почти ничего не разобрать.

За штурвалом Молл; на компасе 127 градусов, на высотомере всё ещё 3 500 метров. Мы проверяем расход топлива, сперва опустошив один бак. Как только весь бензин оттуда выбран, загорается красная лампочка, напоминающая нам переключиться на полный бак. Точно записав время, которое наши двигатели работали в этом режиме, мы несложной арифметикой можем вычислить часовой расход топлива. Чтобы пропустить посадку в Бушире, мы должны убедиться, что у нас уходит меньше 300 литров в час.

Я собираюсь прогуляться в салон. Принс закрепил между креслами подушка и все прекрасно спят. Забавно думать, что прошлой ночью эти люди спали в городишке на юге Англии, а сейчас — где-то над Персией. Даже Теа забыла свои заметки и спит как младенец. Когда я дохожу

Экипаж «Пандеръегеря»:
Геррит Йоханнес Гейзендорфер (командир, в центре),
Дирк Ашес (второй пилот, справа), Питер Пронк (радист, слева)

Pander S.4 Postjager — «Пандеръегерь»

K.L.M. ROYAL DUTCH AIR LINES – HOLLAND

PH.№ 002259 Passageprijs/Fare FL. 2500.–

Naam v. d. Passagier / Passenger's Name FRL. TA RASCHE

Van/From LONDON – (Plaats van Vertrek / Place of departure)

Naar/To MELBOURNE (Plaats van bestemming / Place of destination)

Overeengekomen Landingsplaatsen – Agreed Stopping places

Overeenkomstig dienstregeling As per Company's time tables

Naam en adres van de(n) Vervoerder(s) / Name and address of Carrier or Carriers K.L.M.

ROYAL DUTCH AIR LINES, THE HAGUE, HOLLAND

Maatschappij / Company

Voor Vervoervoorwaarden z.o.z. — For Conditions of Carriage: See Back

Geldig voor / Valid for Datum / Date 20-10-34 Vertrek / Departures vóór / hour

Dienst / Service K.L.M. AMSTERDAM BATAVIA v.v. Mij / Company

Plaats van afgifte / Place of issue THE HAGUE

Datum van afgifte / Date of issue 15-10-34

Voor gezagvoerder / Per commander

Agent (Stempel/Stamp)

Первый в истории билет по маршруту «Лондон — Мельбурн», выписан на имя фройляйн Теа Раше, цена 2 500 гульденов

Один из специальных почтовых конвертов к мельбурнской гонке — мечта филателиста

до хвоста, Принс поворачивается, недолго смотрит на меня сонным взглядом и спрашивает: «Как насчёт чашечки кофе?». «Отличная мысль, Принс!».

Чуть позже мы вместе пьём вкуснейший горячий кофе из бумажных стаканчиков, а когда Принс позаботился и о втором пилоте за штурвалом, в салоне снова полнейшее спокойствие. Я улёгся в удобном кресле и размышляю. Кажется, как будто я лежу в каюте на борту большого океанского лайнера. Размеренный гул двигателей напоминает мне о звуке турбин парохода. Холодный ветер задувает через вентиляционную трубу и свистит так же, как вентиляция в моей каюте на «Статендаме», когда я плыл из Америки с «Аистом» в ящиках. Иногда такое морское путешествие приятно, но в десять раз быстрее тоже хорошо. Нам, кстати, лучше, чем Скотту и Кэмпбеллу Блэку в их «Комете»: они, верно, сидят в своих тесных креслах уже 24 часа. Хоть мы и идём немного медленнее, можем лететь и дольше. И как там дела у Гейзендорффера и его команды?

Я смотрю на часы: два часа по Гринвичу. Должно скоро светать. Я возвращаюсь в кабину. Восточный горизонт потихоньку светлеет.

В 02:35 по Гринвичу мы проходим реку Руд Хилла[20] в Бушире. Средняя скорость по пути из Багдада была 310 километров в час. Хорошо: в Бушире нам садиться не надо, это сэкономило нам час. Что ж, немного жаль людей, которые ждут нас там в аэропорту с бензином, бутербродами и напитками.

Почему же персы не обеспечат Бушир радиостанцией? Скоро будет день, наш курс теперь 120 градусов, прямо на Джаск. Под нами пустынный персидский берег, причудливой формы скалы отбрасывают длинные тени под лучами восходящего солнца, отчего картина становится ещё фантастичнее.

В 04:35 Гринвича мы пролетаем над Оманским заливом и проходим мыс Аравийского полуострова в районе Руус-аль-Джибаля[21]. Спустя полчаса открывается вид на мыс

[20] Река Хелле к западу от Бушира.

[21] Современное название — Рас-эль-Хайма.

в Персидском заливе, где расположен Джаск, и в 05:13 утра «Аист» останавливается на аэродромной заправке.

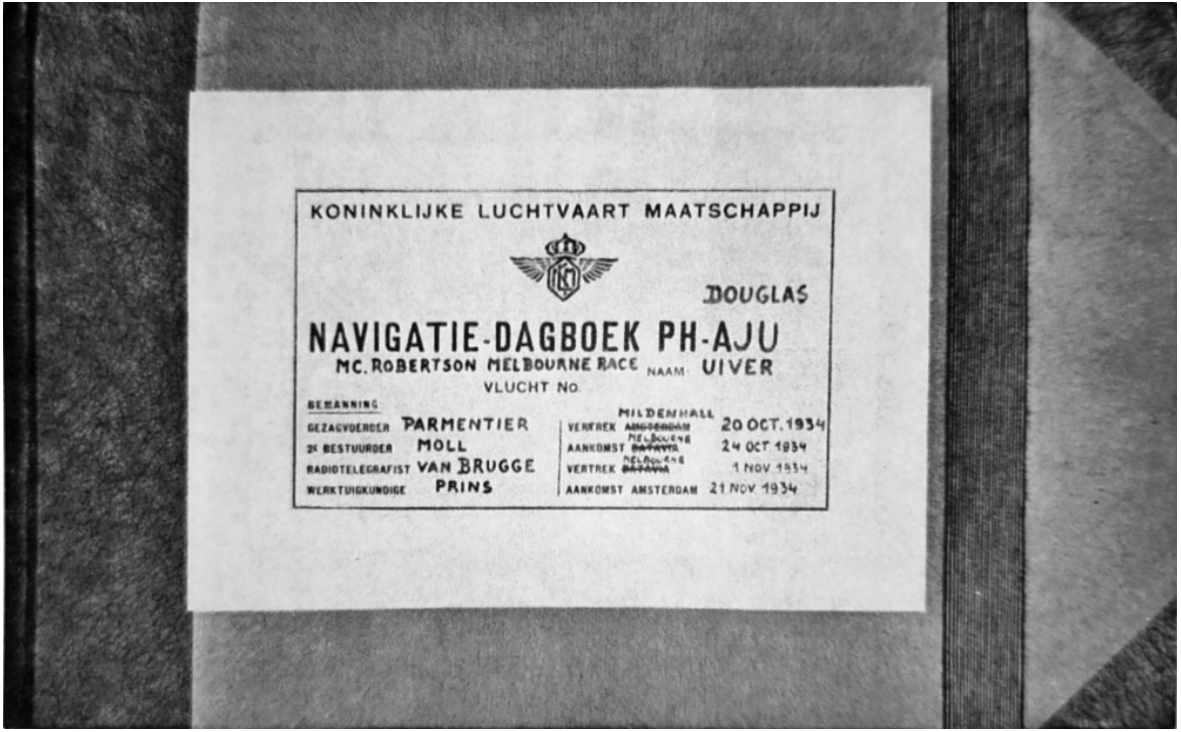
Мы пролетели 1 600 километров за 5 часов 10 минут, показав, таким образом, среднюю путевую скорость 310 километров в час. Нас тепло встретил наш соотечественник Оттенс, который вместе со своей женой заведует отелем-кафе-рестораном KLM, известным как «Красная хижина». Нас угостили отменным завтраком, включая знаменитые джаскские блинчики, а «Аист» получил необходимую порцию топлива.

Наш радист ван Брюгге, который похоже, после отдыха как следует взбодрился, развлекал нашу компанию невероятными байками из времён, когда он был радистом ещё на море. Вот, наверное, самая «правдоподобная»:

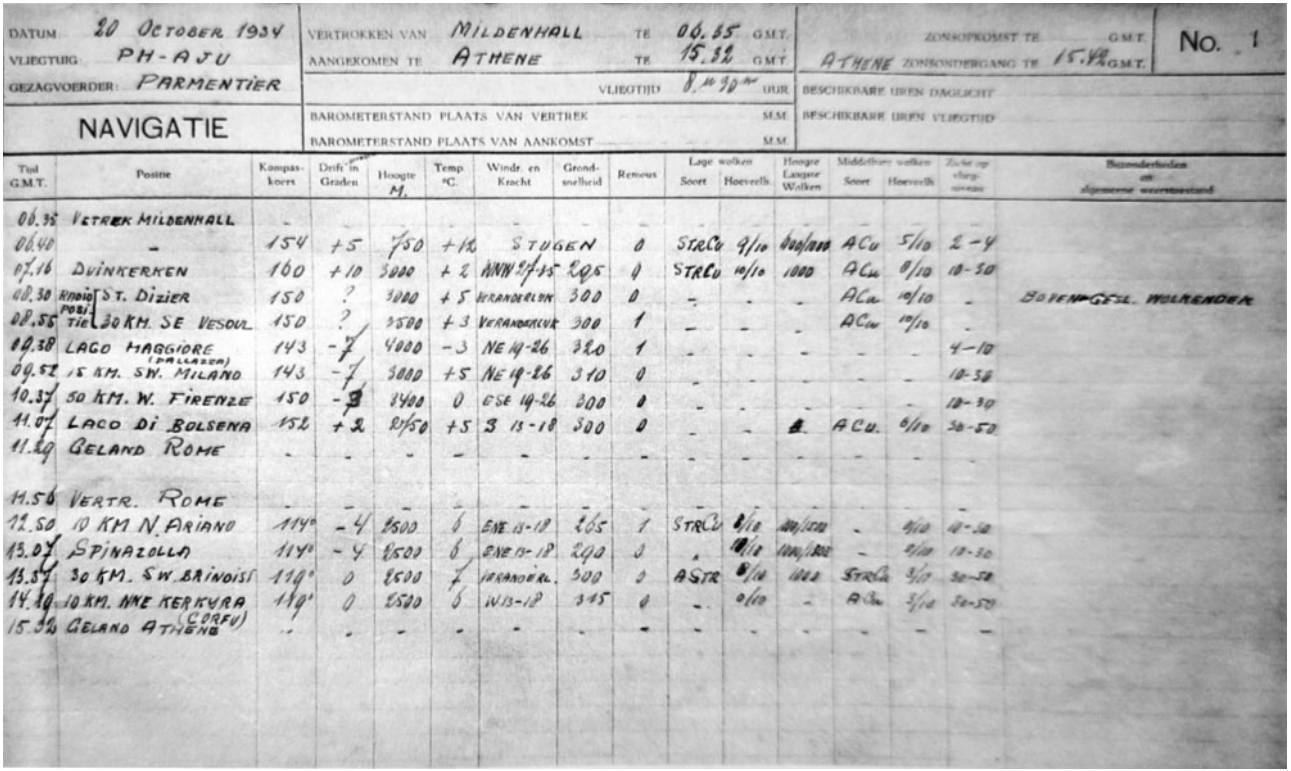
В Бискайском заливе я как-то угодил в шторм, который можно сравнить разве что с японским тайфуном. Волны высотой с Альпы, на палубе ничего нет — всё сдуло и смыло напрочь. Боцман зачем-то пришло в голову высунуть в люк лом. «Хлюп!», — сказал шторм и погнул ту железяку. Боцман выглядел немного странно, но поскольку это был новый лом, то он высунул его снова, и как только ветер выпрямил его обратно, со скоростью молнии втянул обратно внутрь. Он понёс лом второму помощнику, чья была вахта, чтобы показать. Второй помощник оказался не больно доверчив и вместо лома высунул в люк руку. В общем, ветер залез ему под ногти и тут же закатал кожу по локоть.

Позже мне рассказали, что судовой врач угрохал пол-дня, чтобы натянуть эту кожаную перчатку обратно.

В 05:36 мы вылетели из Джаска, снова набрали 3 000 метров и полетели вдоль берега Персидского залива в направлении Карачи. Ван Брюгге активно заработал и связался с самолётом KLM «Рейстфогель» (Rijstvogel, «Ри́совка»), который шёл из Карачи в Джаск. Мы обменялись метеосводками, пожелали друг другу доброго пути и разлетелись на скорости в 500 километров в час у Чабахарской бухты.



Обложка бортового журнала «Аиста». Для этого перелёта пришлось внести кое-какие исправления



DATUM 20 OCTOBER 1934 — VERTROKKEN VAN MILDENHALL TE 06.55 G.M.T. — ZONSOPKOMST TE G.M.T. — No. 1

VLIEGTUIG PH-AJU — AANGEKOMEN TE ATHENE TE 15.32 G.M.T. — ATHENE ZONSONDERGANG TE 15.42 G.M.T.

GEZAGVOERDER PARMENTIER — VLIEGTIJD 8.40 UUR — BESCHIKBARE UREN DAGLICHT

NAVIGATIE — BAROMETERSTAND PLAATS VAN VERTREK M.M. — BESCHIKBARE UREN VLIEGTIJD

BAROMETERSTAND PLAATS VAN AANKOMST M.M.

Tijd G.M.T.	Positie	Kompas-koers	Drift in Graden	Hoogte M.	Temp. °C.	Windr. en Kracht	Grond-snelheid	Remous	Lage wolken Soort	Lage wolken Hoeveelh.	Hoogte Lagere Wolken	Middelhoge wolken Soort	Middelhoge wolken Hoeveelh.	Zicht op oberg. niveau	Bijzonderheden en algemene weertoestand
06.35	VERTREK MILDENHALL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
06.40	-	154	+5	750	+12	STILTEN		0	STRCu	9/10	donkere	ACu	5/10	2-4	
07.16	DUINKERKEN	160	+10	3000	+2	NNW 27-35	295	0	STRCu	10/10	1000	ACu	8/10	10-30	
08.30	radio positie ST. DIZIER	150	?	3000	+5	VERANDERLIJK	300	0	-	-	-	ACu	10/10	-	BOIEN-GESL. WOLKENDEK
08.55	30 KM. SE VESOUL	150	?	3500	+3	VERANDERLIJK	300	1	-	-	-	ACu	10/10	-	
09.38	LAGO MAGGIORE (DELLA LAZZA)	143	-7	4000	-3	NE 19-26	320	1	-	-	-	-	-	4-10	
09.52	15 KM. SW. MILANO	143	-7	3000	+5	NE 19-26	310	0	-	-	-	-	-	10-30	
10.37	50 KM. W. FIRENZE	150	-8	8400	0	ESE 19-26	300	0	-	-	-	-	-	10-30	
11.07	LAGO DI BOLSENA	152	+2	9750	+5	S 13-18	300	0	-	-	2	ACu.	6/10	30-50	
11.29	GELAND ROME	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11.56	VERTR. ROME	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12.50	10 KM N. ARIANO	114°	-4	9500	6	ENE 13-18	285	1	STRCu	8/10	1000/1500	-	4/10	40-50	
13.07	SPINAZOLLA	114°	-4	9500	6	ENE 13-18	290	0	"	10/10	1000/1500	-	4/10	10-30	
13.37	30 KM. SW. BRINDISI	119°	0	8500	7	VERANDERL.	300	0	ASTR	8/10	1000	STRCu	3/10	30-50	
14.19	10 KM. NNE KERKYRA	119°	0	2500	6	W 13-18	315	0	-	0/10	-	ACu	3/10	30-50	
15.32	GELAND ATHENE (CORFU)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Первая страница бортового журнала

В 08:00 Гринвича мы прошли полуостров Ормара и спустя 50 минут были на аэродроме Дриг Роуд около Карачи. Теперь мы в Британской Индии, и английские власти весьма интересуются нашей машиной. Нам сообщили, что чете Моллисонов не повезло с шасси и они вернулись в Карачи, ремонт займёт несколько дней. О Скотте и Кэмпбелле Блэке никаких новостей, англичане пытаются нас убедить, что мы первые. Я, однако, уверен, что красная «Комета» пошла напрямую из Багдада в Аллахабад, а поскольку у Скотта на борту нет радио, то понятно, почему до их прибытия в Аллахабад может не быть никаких новостей. «Пандеръегерь» всё ещё прямо за нами и ожидается в Карачи в любой момент.

Метеосводки по Британской Индии благоприятны и показывают, что на высоте нас ждёт западный ветер. В девять часов мы готовы вылетать снова. Как только Молл, который подписывает дневник гонки и потому оказывается последним, поднимается на борт, «Аист» снова катится по полосе и продолжает путь.

Поскольку от Карачи до Аллахабада 1 500 километров, я решаю не садиться в Джодхпуре, а просто пролететь над ним. В Джодхпуре надёжная радиостанция, которая может нам помочь при проверке курса.

Мы проходим реку Инд в 09:45 Гринвича на высоте 3 500 метров южнее Хайдарабада. Ван Брюгге доложил, что Гейзендорффер прибыл в Карачи. Теперь он точно постарается обогнать нас после Аллахабада. В салоне настроение бодрое. У нас вкуснейшие сэндвичи от нашего соотечественника Вейсмана, директора отеля «Бристоль» в Карачи, и все их уплетают. Гилиссен говорит, что он в жизни не ел столько, сколько на борту «Аиста», а Принс, который, как заметили читатели, в воздухе работает ещё и стюардом, удовлетворённо за этим наблюдает. Молл и я каждый час по очереди приходим в салон, чтобы передохнуть и подкрепиться. У Принса есть всё: копчёный угорь, лосось, настоящий рокворст[22] из Хелдерзе… в общем, всё,

[22] Вид голландской колбасы из нежирной рубленой свинины, копчёной на щепе, со специями и солью.

чего душа (точнее, брюхо) пожелает. Горячая вода хранится в термосах. Это значит, что можно по желанию выпить кофе, чая или бульона.

Мы поднимаемся на 4 100 метров, где температура воздуха ноль градусов по Цельсию, так что мы отключили вентиляцию и включили отопление. Мы летим над безлюдной и сухой местностью — совершенно противоположной внутренностям «Аиста», где на высоте 4 000 метров совершенно не «холодно и сухо».

В 11:20 Гринвича мы пролетаем над Джодхпуром и берём курс на Аллахабад. Солнце зашло и скоро стемнеет, так что снос замерять у нас не выйдет. Радиосигналы из Джодхпура позволили нам исправить курс и сделать поправку на ветер. В свете Луны мы видим то там, то сям реку, так что в общем на этом участке мы вполне аккуратно определяем наше место и путевую скорость. Плохо только то, что многие реки, обозначенные на карте, пересохли и не отражают лунный свет.

Ван Брюгге получил сообщение, что Скотт прибыл в Аллахабад. «Браво, Скотти! Молодец!». Да, как я и думал: красная «Комета» в один присест пролетела от Багдада до Аллахабада.

Радиообеспечение авиации в Британской Индии отличное, особенно в западной части, но мы знаем и то, что ночью радиосвязь весьма ненадёжна из-за так называемого ночного эффекта. Предполагается, что эти отклонения происходят из-за того, что радиоволны распространяются не прямо вдоль земной поверхности, но отражаются ионосферой, известной также как слой Хевисайда. В течение дня ионосфера плоская и радиоволны от неё отражаются под углом падения. Заход и восход Солнца вызывают в ней возмущения (слой ионизированного газа расположен на высоте примерно от 90 до 150 километров,— 56 и 93 мили,— над землёй), из-за чего радиосигналы с самолётов принимаются наземными станциям под другим углом. Также бывает, особенно на больших расстояниях, что локационные (указывающие направление) станции

вовсе не могут дать правильное направление в темноте. В Америке и также на некоторых радиостанциях в Европе эта проблема решена использованием особых антенн системы Эдкока, но в Азии радиосистемы, за исключением Карачи, пока не столь развиты. Именно поэтому мы сосредоточены на выдерживании направления как можно точнее, и это нам до сего момента удаётся.

Мы держим среднюю путевую скорость в 300 километров в час и в 14:00 по Гринвичу справа по борту наблюдаем световой маяк Аллахабада. Спустя девять минут «Аист» прибыл на аэродром Бамраули — второй контрольный пункт, где посадка обязательна для всех участников.

Здесь тоже большой интерес: везде разбили палатки, чтобы участники могли освежиться, и все нас поздравляют с прибытием вторыми. Покуда Принс занимается обеспечением «Аиста» топливом и маслом, и как следует проходится по двигателям смазочным пистолетом, мы пользуемся возникшей паузой, чтобы принять душ, побриться и переодеться в костюмы более подходящие для тёплого климата. Наконец мы снова встречаемся с нашими пассажирами в новом ресторане на весьма приятной вечеринке.

Когда я взглянул на наручные часы, то был шокирован открытием, что мы простояли на земле в Аллахабаде уже час, и нам стоит двигаться дальше. Принс ждёт у самолёта с нарастающим нетерпением. Двигатели заведены, пассажиры поднялись на борт и мы, как обычно, ждём Молла с дневником гонки от контролёра. Тем временем я разворачиваю «Аист» по направлению выкатки. Вскоре Молл прибежал и мы вылетели в 15:13 по Гринвичу.

Позже я узнал, что репортёры, бывшие в аэропорту, — наверное из мести за то, что я не хотел рассказать им ничего «сенсационного», — пустили по миру слух о том, что мы забыли пассажира. Некоторые журналы даже написали, что когда мы уже провели в воздухе 10 минут, с нами связались по радио и мы вернулись за забытым пассажиром. Этим самым «забытым» был не кто иной как Молл.

Расстояние до Рангуна — 1 800 километров. Поскольку есть немалые шансы на утренний туман, я решил остановиться в Калькутте[23], чтобы мы не угодили в туман над Рангуном без запаса топлива. От Аллахабада до Калькутты всего 750 километров, так что мы снова приземлились спустя два с половиной часа. Это крайне неудобно, но безопасность для нас превыше скорости.

И снова мы поднимаемся на 3 000 метров. Под нами ясно видно извилины Ганга, священной реки Индостана, отсвечивающей под Луной, так что мы точно понимаем наш курс до Калькутты. К сожалению спустя полчаса река отклоняется к северу и мы видим лишь маленькие огоньки там и сям; наверное, это дома местных жителей.

Пока мы с Моллом изо всех сил штурманим, ван Брюгге воодушевлён активностью радиостанций в Бирме[24]. Он слышит их все: Акьяб, Читтагонг, Сандовей и Бассейн. В эфире даже Бангкок, который передаёт сообщение для «Аиста» в Рангун через Калькутту и Аллахабад: «Планируете ли вы ещё посетить Бангкок?», на что ван Брюгге отвечает отрицательно.

«Пандеръегерь» тоже связался с Аллахабадом. Мы удивлены, что Гейзердорфер ещё не сел. Когда ван Брюгге замечает, что «Пандеръегерь» запрашивает сигналы, а Аллахабад не может их дать, то просит все станции замолчать и заодно выключает свой собственный передатчик, чтобы не мешать.

Я ненадолго прохожу в салон, чтобы прочитать несколько телеграмм, полученных в Аллахабаде. Теа Раше снова пишет и интересуется, сел ли «Пандеръегерь». Домение читает книгу, а Гилиссен заснул. Принс разбирается с топливными квитанциями. Вместе мы прикидываем средний расход топлива от Милденхолла и у нас выходит в среднем 290 литров в час. Это значит, что на каждый километр уходит меньше литра.

В кабине же всё идёт по плану. Двигатели работают ровно и мы выдерживаем нормальную скорость. Ван Брюгге внимательно слушает радиообмен между «Пандеръегерем» и аллахабадской радиостанцией.

[23] Официальное название с 2001 года — Колката.

[24] С 1989 года официальное наименование — Мьянма.

«Аист» на первом контрольном пункте: ночная остановка в Багдаде

Заправка на аэродроме Дриг Роуд около Карачи

Вдруг его лицо проясняется: «Он над полосой!».

В 17:00 по Гринвичу меня кто-то похлопывает по плечу. Я поворачиваюсь и вижу ван Брюгге, напряжённо записывающего сообщение. Он, продолжая писать, подзывает меня и по его выражению очевидно, что происходит что-то очень важное. Я стою рядом и вижу, как он по букве записывает: «PH-OST потерпел крушение в южной части аэродрома, обозначенной красными огнями».

— Что это?! «Пандеръегерь» повреждён? В южной части поля? А экипаж? — поражённо спрашиваю я.

Ван Брюгге снова на связи, запрашивает дополнительную информацию и состояние экипажа. Но Аллахабад не отвечает. Проходят минуты, которые кажутся часами из-за напряжения. Вдруг ван Брюгге снова начинает писать. Мучительно медленно Аллахабад передаёт: «Н-и-к-т-о--н-е--р-а-н-е-н».

— Слава богу! Все целы! — выдыхаем мы с облегчением.

Однако это событие значит, что некоторое время держится подавленное настроение. В салоне, несмотря на радость от хорошего исхода, висит разочарование неприятностями и задержкой, в которые угодили Гейзендорффер с экипажем. Полчаса спустя мы видим огни Калькутты и в 17:47 садимся на весьма небольшом аэродроме Дум Дум.

Вся голландская колония встречает нас на посадке, а когда мы выходим из самолёта, раздаётся громкое «Ура!». Здесь все тоже думают, что мы идём первым. Видимо, никто не замечает того, что Скотт вылетел из Аллахабада задолго до нас и полетел в Сингапур без остановок. Перед ангаром поставлен большой стол, полный вкуснейших деликатесов. Пока заправочные бензонасосы утоляют неизбывную жажду «Аиста», мы тоже набираем новой провизии на маршрут. Люди в восторге, но очень разочарованы тем, что я собираюсь улететь как можно скорее. Оказывается, все рассчитывали, что мы останемся в Дум Думе на вечеринку.

Но нам надо двигаться дальше. Двигатели уже запущены! «Здесь ли уже Молл?»,— спрашиваю я в несчётный

раз.— «Всё в порядке!»,— отвечает Принс. И снова на вылет.

В 18:20 Гринвича «Аист» отрывается от земли и берёт курс на Рангун. Погода ясная, лёгкий переменный ветер и полная луна. Мы летим над Бенгальским заливом на высоте 4 200 метров. На штурманском столике снова расправлены морские карты и мы проверяем курс, ориентируясь по огням пароходов и маякам. Как удобно всё сделано для моряков и как хорошо, что это столь же удобно и нам! Наши красный и зелёный бортовые огни мигают на законцовках крыла. Пассажиры спят и всё дышит мирным спокойствием.

Но в воздухе всё ещё посвистывает морзянка. Акьяб[25] сообщает, что у них готов ночной старт, если мы решим подсесть у них. Мы отвечаем, что собираемся лететь прямо на Рангун[26], но просим Акьяб не отключать станцию ещё некоторое время. Всегда приятно знать, что есть запасной аэродром. Погодные условия впереди по маршруту прекрасные, так что если вдруг в Рангуне решат погасить парафиновые огни, мы сможем спокойно сесть только со своими посадочными фарами.

Позади нас не так тихо. Тёрнер и Пэнгборн уже некоторое время летают на своём «Боинге» вокруг Аллахабада и не могут найти площадку, потому что сигналы тамошней станции, похоже, не годятся для их приёмника. Но нам удивительно, что Роско Тёрнер не может взять посадочный курс, потому что у него на борту есть радиокомпас, с помощью которого он может сам определить направление.

В 20:24 Гринвича мы пролетаем над Акьябом на большой высоте, и, чтобы не беспокоить в первую очередь Роско Тёрнера, мы говорим, что у нас на борту всё в порядке и акьябская станция нам больше не нужна. Пока «Аист» мчит на скорости 300 километров в час над Араканскими горами, мы с некоторым волнением следим за ходом попыток Роско найти Аллахабад. Напряжение нарастает, когда радист «Боинга» сигналит, что у них кончается топливо.

[25] Старое название г. Ситтве в Мьянме.

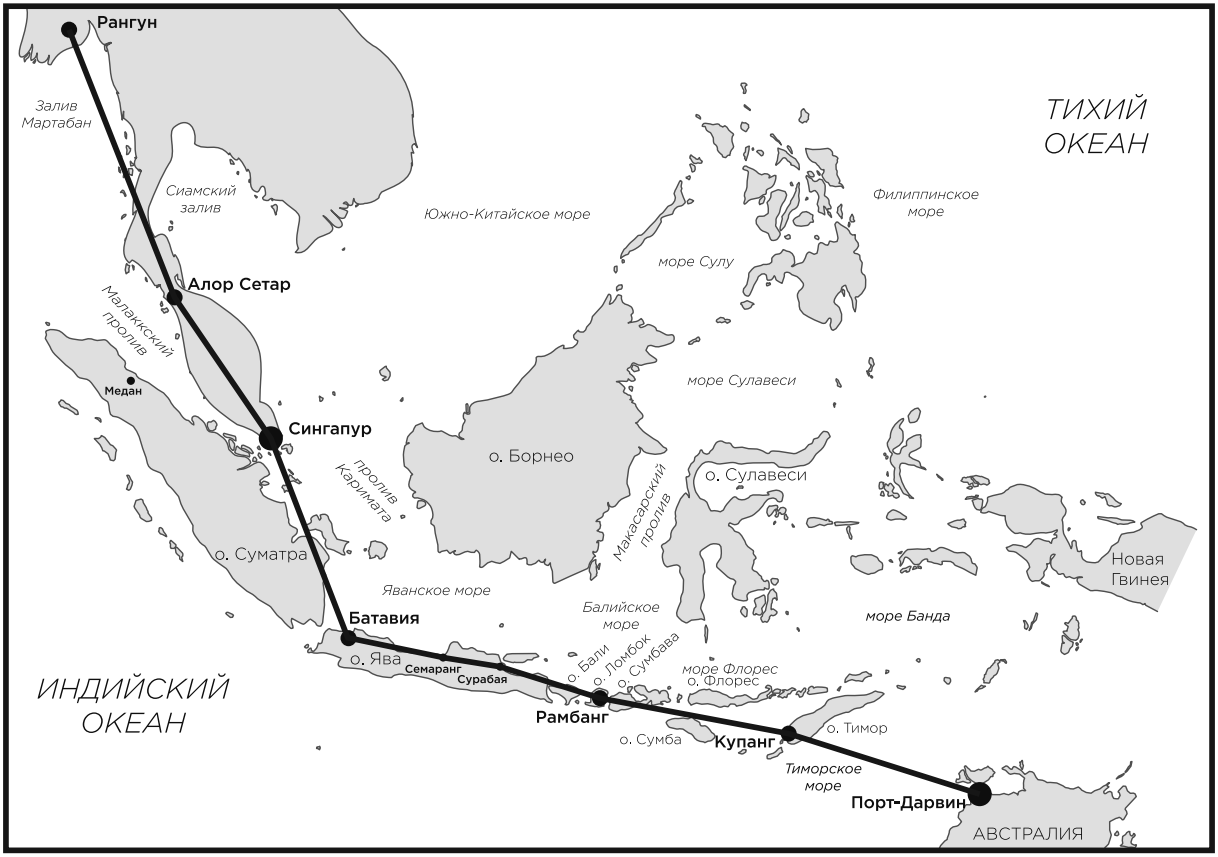
[26] С 1989 года официальное название города и одноимённой реки — Янгон.

В 21:44 мы над Хензадой[27]. По радиосигналам мы точно на курсе. Горы остались позади и сейчас мы летим над низинами, где много больших рек облегчают навигацию.

Вскоре мы видим Рангун. Я делаю круг низко над полем, чтобы подобрать заход поудачнее, пока Принс, как обычно, качает насос выпуска шасси. Спустя несколько минут «Аист» проходит над рядом посадочных огней, вставленных в поле.

В 22:10 по Гринвичу, спустя 40½ часов после вылета из Милденхолла, «Аист» на перроне Рангуна.

[27] Старое название города Хинтада в Мьянме.



Маршрут «Аиста» в третий день гонки. Пройденное расстояние — 5700 км.
Вылет: Рангун, 21 октября 22:42 по Гринвичу. Прибытие: Порт-Дарвин, 22 октября, 23:00 по Гринвичу

X.
ТРЕТИЙ ДЕНЬ

Рангун — Алор Сетар — Сингапур — Батавия — Рамбанг — Купанг — Порт Дарвин

Ночь воскресенья, 22:30 по Гринвичу.

В аэропорту Мингаладон около Рангуна необычный интерес. Ещё здесь много голландцев, полных энтузиазма. Как только покончено с формальностями, мы проходим в небольшую боковую комнату при ангаре, где нас ждёт отменно вкусный завтрак. Мы слышали, что Роско Тёрнер наконец сел в Аллахабаде. От Скотта и Блэка никаких новостей. Многие, особенно голландцы, разочарованы поломкой «Пандеръегеря».

Местное время — около пяти утра. После весьма напряжённой ночи, пусть и несколько уставших, нас успокаивает мысль, что мы всё ещё впереди графика и у нас есть шанс достичь Батавии засветло. Мы договорились, что в дневном перелёте мы будем пилотировать по очереди, чтобы как можно больше отдохнуть. Мы всё-таки ещё не в Мельбурне и мы не знаем, какая погода нас ждёт.

Главное, что на борту хорошее настроение, на это нам и в самом деле нечего жаловаться. Время от времени от стола раздаётся взрыв хохота, когда ван Брюгге в очередной раз острит. Он, как могли заметить читатели, не только наш радист, но и юморист, а заодно и председатель совещаний на борту «Аиста».

Он снова рассказывает о своих морских приключениях:

Десять лет назад я шёл из Буэнос-Айреса под парусами обратно в Роттердам. Мы прошли ужасный шторм и спустя шесть дней плавания пришли к Новому Каналу в Хук-ван-Холланд. В те годы это для парусника был рекорд. Но как только мы увидели Родину, всё стихло. Паруса повисли и корабль встал колом. Мы три недели прождали ветра, пока смогли войти в канал. Наверное, вы понимаете, какой это был для нас удар. К счастью, дважды в неделю рядом проходил буксир, который подвозил нам провизию.

После этой истории мы вернулись на борт, оставив недоверчиво глядящих англичан и голландцев. И снова в путь.

В 22:42 Гринвича «Аист» покатился под овации тех, кто остался. Через несколько минут мы пролетели над огнями Рангуна и оставили под крылом огромную пагоду Шведагон. Ночью пагода освещается мощными прожекторами и это фантастическое зрелище.

Затем мы пролетели над рекой Рангун и направились прямо к Алор Сетару. Скоро мы на высоте 3000 метров пересекли береговую линию над заливом Мартабан. Светает, на востоке уже просматривается берег Индостанского полуострова. Потом Солнце поднялось над горизонтом огромным золотым диском. И, как по волшебству, облака, столпившиеся над Сиамскими горами, оторочены золотом. Атмосфера невероятно чиста; видимость, по нашим оценкам, по меньшей мере 300 километров.

Это впечатляющее и незабываемое представление. Молла, которому вроде бы положено отдыхать первым, из кабины не прогнать. Только сейчас мы начинаем понимать, что если мы окажемся в Батавии этим же днём, то получается,

что нам понадобилось немногим более двух суток, чтобы покрыть расстояние от Голландии до Явы. Молл вдруг впадает в сентиментальность и рассуждает о возможностях такого быстрого сообщения в будущем.

Время от времени он наклоняется ко мне и строит воодушевлённые прогнозы того, как мы будем летать в Батавию на уик-энд. Самым большим достоинством такого перелёта окажется то, что за его время бриться нужно будет только дважды, тогда как если добираться до Ост-Индии пароходом, это нужно делать тридцать раз.

После этих откровений Молл отправляется в салон отдохнуть, а когда выясняется, что погода по маршруту благоприятна, за ним следует и Ван Брюгге.

Мы приближаемся к берегу. Под нами множество островков, плотно покрытых деревьями. Из этого мы заключаем, что мы к северу от Виктория-Пойнт.

Через несколько часов полёта мы над джунглями Малакки. Молл возвращается в своё кресло и теперь мой черёд отдыхать. Выдав ему штурманскую информацию, я прохожу в салон с намерением попытаться немного поспать. Убеждённый, что погода отличная, а двигатели работают прекрасно, я закрываю глаза, но сон не приходит. И всё равно я замечательно отдохнул.

В Рангуне мне сказали, что полоса в Алор Сетаре сильно заболочена. Если ночью будет дождь, то нам будет трудно взлететь. Поэтому я подзываю ван Брюгге и прошу его связаться с Меданом или, может быть, получить информацию от морской радиостанции в Пенанге о состоянии грунта. Пассажиры проснулись и Принс подаёт им холодную курятину и бутерброды. Он обеспокоен тем, что я мало сплю и советует мне выпить таблетку снотворного. До Алор Сетара ещё час и, чтобы заснуть побыстрее, я глотаю сразу две. В результате я почти сразу провалился в полубессознательное состояние. Потребовалось немало сил, чтобы добудиться меня на подходе к Алор Сетару. Однако лучше всего меня разбудил вид больших луж на площадке. Около заправочной станции я замечаю полоску сухого

грунта и в 03:27 Гринвича «Аист» аккуратно, благодаря короткому пробегу, сел в Алор Сетаре.

Пока Принс занимается бензином и маслом, мы идём в бунгало около аэропорта, где несколько англичан приглашают нас воспользоваться умывальной комнатой. Мы отменно освежились и столь же отменно проголодались, так что наслаждаемся вторым завтраком. В 04:10 Гринвича мы снова готовы к вылету. Разбег по мокрой полосе не так уж страшен, но «Аист» получил настоящую грязевую ванну. Мы рады оставить наконец позади этот плохой аэродром.

До Сингапура всего 700 километров. Мы летим над ландшафтом, состоящим в основном из негостеприимного вида гор, покрытых джунглями. Но я всего этого вижу не так уж много, потому что масса плотных облаков, которые мы по возможности стараемся облетать поверху, оказалась первым знаком влажного восточного муссона. Время от времени лёгкий дождик аккуратно смывает алорсетарскую грязь с нашего самолёта. Несмотря на восточный ветер, мы всё ещё держим хорошую путевую скорость.

В 06:00 по Гринвичу мы медленно снижаемся, чтобы определить местоположение. Мы всего в 200 километрах от Сингапура, так что у нас всё ещё есть шансы достигнуть Батавии до заката. То есть остановка в Сингапуре должна быть как можно короче. В 06:40 наблюдаем аэродром Селетар и спустя четыре минуты садимся.

На аэродроме, несмотря на дождь, собралась большая толпа, и когда «Аист» катится по перрону, его встречают громкой овацией. Множество хорошо знакомых выкриков подсказывают, что в толпе очень много голландцев. Люди хотят нас поздравить и буквально впихивают в нас еду и напитки, но у нас мало времени. Пусть мы и опережаем график, мы подозреваем, что над всем Ост-Индским архипелагом преобладают восточные ветра и скоро мы можем потерять это преимущество.

Мы узнали, что Скотт и Блэк улетели четыре часа назад. Они прибыли в Сингапур очень уставшими и хотели здесь

отдохнуть несколько часов. Однако когда прошёл слух, что мы вылетели из Рангуна, они немедленно погрузились в «Комету» и направились в Дарвин. Это нас очень удивило. Представьте себе, что Скотт позволил бы нам поиграть в догонялки с его гоночным самолётом. Хорошая была бы шутка.

Нам нужно в Батавию. В 07:13 по Гринвичу двигатели снова работают на полную и «Аист» снова в своей стихии Мы рассчитываем, что прибудем в Тжилилитан прямо перед закатом.

У нас есть радиосвязь с Палембангом, мы получили метеосводки из Батавии и заодно поздравительную телеграмму. Полёт идёт в основном над водой. Мы проходим остров Сингкеп, достигаем берега Суматры, некоторое время летим над джунглями (пилоты KLM называют этот участок «кудрявой капустой»), потом над Яванским морем, Тысячей Островов, Пюрмерендом, Хоорном, Онрустом и подходим к берегу острова Ява.

В Батавии мы видим много флагов, в Велтефредене[28] и Местер Корнелисе[29] тоже. С воздуха красный, белый и синий цвета создают праздничное настроение. А когда мы пролетаем над Тжилилитаном, аэропортом Батавии, земля там кажется белой от людей.

В 10:34 Гринвича «Аист» на земле. Когда мы выходим из машины, нас встречает оглушительный восторженный рёв; если честно, мы от такого слегка теряемся. Наши коллеги Смирнов и Соэр хватают нас и несколько грубовато протаскивают через толпу в аэродромное здание. Смирнов обеспечил нас икрой — с его точки зрения это лучшее средство, чтобы быстро восстановиться после утомительного путешествия. В любом случае, вкус у неё отменный. Г-н Нювенхейс, представитель KNILM, передаёт нам телеграммы и информацию о ночном освещении аэродромов на Ломбоке и Тиморе.

Все стараются помочь нам вылететь как можно скорее. По первому знаку о том, что наши баки снова полны,

[28] Современный район Севах Бесар в Центральной Джакарте.
[29] Современный район Ятинегара в Восточной Джакарте.

Посадка в Тжилилитане, Батавия —
всего через 52 часа после вылета из Милденхолла

Батавия ждёт

«Рыцари “Пеликана”» Иван Смирнов (в шляпе) и Пит Сур (справа) ведут меня подальше от толпы после посадки в Батавии

мы прощаемся с друзьям. Но просто так удрать не получается. Рядом с самолётом установили микрофон, и мы обязаны поздороваться со всеми слушателями в Голландской Ост-Индии и на родине. Меня всего за 15 минут так засыпали вопросами, что меня даже пошатывает. Когда я встаю перед микрофоном, то даже не знаю, что сказать. Но мысль о том, что всё, что я скажу, услышат в Нидерландах, бодрит.

Потом Смирнов хватает меня своими ручищами и ведёт меня к самолёту, бросает свои известные «хоу е таай» («держи курс») и «аккуратнее», и, ещё толком не поняв этого, я снова в «Аисте» и мы готовы к вылету. В Тжилилитане мы пробыли всего 22 минуты.

В 10:56 Гринвича мы вылетаем. Темнеет. Мы летим не выше 1 000 метров и направляемся к Сурабае. Ван Брюгге на связи со станцией в Велтефредене и мы едва успеваем взлететь, как он получает телеграмму из Голландии от Фоккера: «Только что слышал ваши голоса по радио. Доброго полёта».

Это отличный пример скорости, с которой можно передавать сообщения радиотелеграфом. Даже «Аисту» с этим не потягаться. Всё время, что мы летели над Явой, ван Брюгге держал контакт с разными кораблями и нас завалили поздравлениями, в том числе с пароходов «Бинтанг», «Чиканди», «Офир», «Оптенорт», и от командования, офицеров и служащих базы морской авиации Морокрембанган.

К северу от Шерибона мы снова летим над водой вдоль берега. Мы ясно видим огни Тегала, Пекалонгана и, южнее, Семаранга. Снова над землёй. Наша средняя путевая скорость — всего 250 километров в час, так что встречный ветер дует по меньшей мере на 50 км/ч.

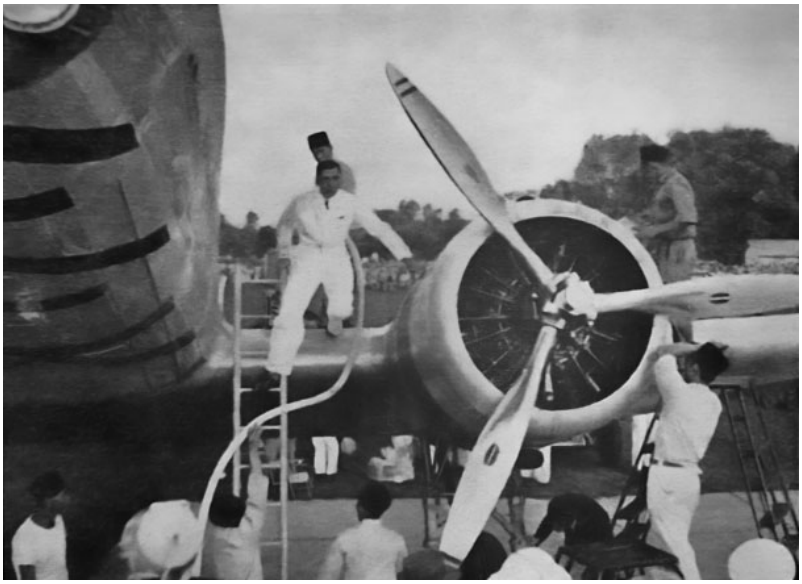
В 13:07 Гринвича мы летим над Чепу. Высота — 500 метров. Мы ненадолго включаем фары, чтобы люди на земле нас заметили. Множество телеграмм, которые мы получили по прибытии в Батавию, которые нам переправляли даже когда мы оттуда вылетели, ясно показывают нам, как сильно нам все сопереживают. И мысль о том, что нас пытаются высмотреть везде, где мы пролетаем, греет душу.

Когда мы летим над Сурабаей, аэродром Дармо ярко освещён, как бы приглашая нас к посадке. Мы снова включаем фары, пролетая над городом, а ван Брюгге благодарит Сурабаю по радио за такое внимание. Когда летишь ночью, всегда приятно знать, что где-то внизу есть место, где можно безопасно сесть, даже если тебе не нужна немедленная помощь.

Путь продолжается. Над Мадурским проливом набираем 1 500 метров. В лунном свете всё ещё можно различить береговую линию Явы. Горы Тенгер и Ян отчётливо видны сквозь плотные облака, которые собираются у вершин. В Ситубондо, на восточной оконечности Явы, нам кажется, что ветер усиливается. Мы замечаем горы по неравномерным воздушным потокам; «Аист» не так спокоен в воздухе, как обычно по ночам. Мы набираем 3 000 метров и решаем лететь севернее Балийских гор. Хотя турбулентность немного уменьшилась, атмосфера всё ещё неспокойна. Над Ломбокским проливом мы снова снижаемся и над островом Ломбок летим на высоте 1 000 метров. Остров полностью закрыт низкой облачностью. Такой низкой, что лезть под неё не стоит. Однако метеосводка, которую ван Брюгге только что получил из Рамбанга, сообщает о ясном небе и хорошей видимости. Так что мы продолжаем тихо лететь прямо над слоем облаков, убеждённые, что восточная оконечность Ломбока открыта. Ещё мы знаем, что в Рамбанге есть ночной старт, который устроил пилот KNILM Рейерс, специально для этого туда отправленный. Когда мы будем подходить к Рамбангу, он будет запускать сигнальные ракеты.

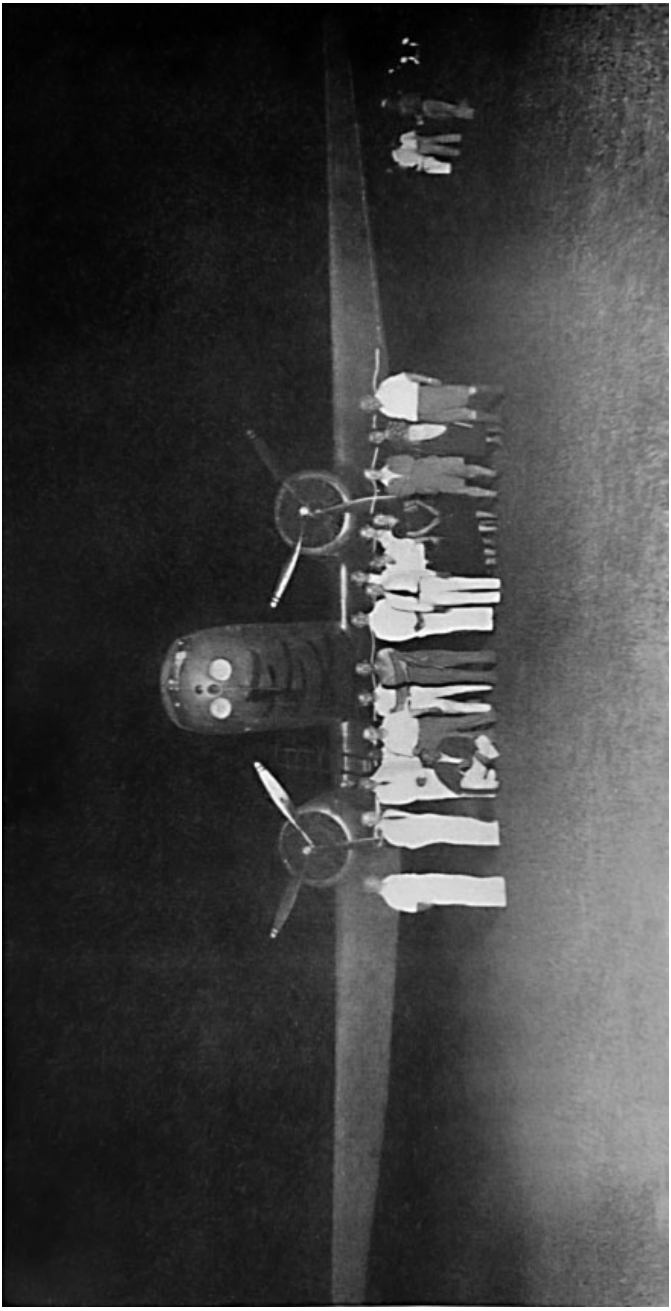
Конечно же у берега погода исправляется, так что мы можем снизиться. Когда открылся берег, я увидел тонкую светящуюся линию. Это ряд штормовых фонарей, которые для нас поставили на аэродроме Рамбанг. Скоро мы видим приветствие в виде взмывающих через регулярные интервалы сигнальных ракет.

Посадка очень мягкая благодаря тому, как препятствия размечены красными фонарями. Приземлились в 15:20



В БАТАВИИ

Пока заполняются топливные баки (наверху),
я изучаю метеосводки и данные о подходах в Рамбанге (внизу)



Ночная остановка на аэродроме Рамбанг, остров Ломбок

по Гринвичу. Заправляют здесь ручной помпой, но все стараются работать как можно быстрее. Принс стоит на стремянке со смазочным пистолетом для шатунов двигателей, а мы с пассажирами наслаждаемся сигареткой и рассказываем любопытствующей аэродромной публике о нашем полёте. Поскольку газеты сюда доставляют всего раз в неделю, мы встретили благодарных слушателей. Быстрый фотоснимок — и наши «Циклоны» снова заводятся.

В 15:57 Гринвича мы вылетели из Рамбанга. Пересечь пролив Алас нашему «Аисту» — дело нескольких минут. Потом мы пролетаем над южной частью острова Сумбава, над которым снова собираются облачные массы. До Рамбанга наша средняя путевая скорость была 255 километров в час. Если мы выдержим такой темп, то от Рамбанга до Купанга пролетим примерно за три часа. Облачность усиливается; ван Брюгге сообщает о сильных сбоях связи и мы не удивимся, если влетим ещё в несколько ливней.

Летим над проливом Сумба на высоте 1 500 метров. Замысловатые формы кучевых облаков, подсвеченные яркой луной, показывают нам чарующее представление. Наши пассажиры забыли о сне, смотрят наружу и в салоне, куда я иду поспать, слышны восторженные восклицания. Это незабываемая красота.

Когда я возвращаюсь в кабину, Молл уже довёл нас до острова Сумба, северный выступ которого мы вскоре проходим. Над морем Саву — ливни, о предвестниках которых ван Брюгге слышал по радио в Рамбанге. Поскольку нам не хочется влететь в грозовые облака, мы стараемся держаться сколь возможно под ними. Здесь и там, однако, облака висят над водой так низко, что мы вынуждены лететь на высоте в 50 метров. Мы не осмеливаемся подниматься выше, потому что в районах гроз обычно сильные переменные ветры, которые могут сбить нас с курса, а мы не можем позволить себе упустить южную оконечность острова Тимор. У нас есть радиосвязь с Купангом, но пеленгатора для радиокомпаса там ещё

нет, хотя на площадке погода хорошая, как нам только что сообщили.

В 18:50 Гринвича мы видим землю. Это оказывается остров Семау, расположенный прямо к западу от Купанга. На северном мысе мы ясно видим мерцание маяка мыса Курунг. Спустя десять минут мы находим огни посадочной площадки Тимор-Купанг. Освещение отличное, посадка мягкая и в 19:03 «Аист» снова на земле. Мы подруливаем к месту, указанному нам световыми сигналами. Молл бежит с гоночным дневником на контрольный пост, ван Брюгге высматривает нашего агента с телеграммами, а Принс тщетно разыскивает помпу, чтобы снова и как можно скорее заправить баки «Аиста». Выясняется, что здесь для нас есть всё кроме топлива, за которым нам нужно отправиться ровно на другой конец аэродрома. Единственный вариант — поскорее завестись и перерулить к заправке, что, конечно же, обозначает задержку. Здесь, как и в Рамбанге, топливо качают вручную из бочек. Люди вкалывают на износ, но на прошлых остановках нас так избаловали электрические насосы, что заправка сейчас кажется крайне медленной.

Мы слышим, что у Скотта с Блэком случились неприятности с двигателем над Тиморским морем и они прибыли в Порт-Дарвин на одном моторе. После небольшой остановки им нужно дотянуть до Шарлевилля на том же одном двигателе. Однако никакой уверенности в этом нет, слухи разнообразнейшие. Один говорит, что им нужно остаться в Дарвине и прекратить полёт; другой подходит к нам поделиться своей уверенностью, что они вернулись в Дарвин, что другой двигатель тоже отказал, и т.д. В одном мы убеждены точно: они приземлились на австралийской земле спустя два с небольшим дня после вылета из Англии. И это без бортовой радиостанции! Это не только выдающееся спортивное достижение, но и блестящий пример лётного мастерства и выносливости. Было бы обидно, если бы на последнем отрезке их подвёл двигатель. «Браво, Скотт, браво, Блэк!» и «Удачи!».

Пока бензин течёт через воронки под наблюдением Принса, машина везёт меня через поле обратно к палатке, где нам предлагают напитки и закуски. Там множество интересной публики. Например, знаменитый лётчик-спортсмен В. Д. Роус, прилетевший из Бандунга на своём Gipsy Moth, чтобы причаститься гонки в самой восточной точке маршрута в Голландской Ост-Индии.

Встречные ветры восточного муссона лишили нас преимущества в опережении графика гонки, так что терять ещё больше времени нам не стоит. Я возвращаюсь к самолёту как можно скорее, но там люди всё ещё качают бензин. Наконец, топлива достаточно. Я подкатываю на «Аисте» обратно к палатке, чтобы забрать пассажиров, и когда Молл с дневником снова на борту, мы вылетаем.

В 19:50 по Гринвичу (примерно 4 утра местного времени) мы снова в воздухе, так что на земле мы провели чуть больше 45 минут. Немедленно поднимаемся выше облачности, чтобы насладиться красотой игры лунного света на высоких куполах белых кучевых облаков, за которыми исчезает берег острова Тимор, и летим над грозным Тиморским морем. Длина этого участка примерно 800 километров.

Меня всегда удивляло, почему это море так пугает авиаторов. Сверху оно кажется таким же, как любое другое тропическое море. Говорят, что там много акул. Ну, их хватает и в Персидском заливе, и в море Ява, но в воздухе-то от них какие проблемы? Я могу живо представить, что летящие на одном моторе весьма рады снова увидеть землю. Однако нам беспокоиться не стоит ничуть.

Полёт над водой даёт нам много преимуществ: он обычно тише, чем над землёй, погода в целом лучше, не надо высматривать горы и, пока не заметил землю, не надо сверяться с картой. Единственное, что нас беспокоит — в темноте не измерить снос, так что поправку к курсу мы вносим на глазок.

Мы с Моллом снова меняемся. Приходит ван Брюгге и садится рядом со мной, не снимая наушников. Он только что связался с австралийским военным кораблём, стоящим

в Тиморском море на полпути от Купанга до Дарвина на всякий экстренный случай. Потихоньку светлеет. Восточный горизонт светится красным, что обещает прекрасный восход. Ван Брюгге смотрит на наручные часы: «Если солнце не взойдёт за две минуты, оно сильно опоздает».

Австралийский корабль сообщает нам о ветре на разных высотах и оказывается, что ветер встречный везде. Ван Брюгге открывает форточку, высовывает руку и лаконично сообщает: «Точно, шеф, дует встречный, примерно 300 километров в час».

Но вскоре он возвращается, победно размахивая метеосводкой прямо из Порт-Дарвина. Первый сеанс связи с Австралией и там, не считая направления ветра, погода тоже отличная.

Высота наша сейчас 2000 метров. Время от времени через облака видно воду, ровно столько, чтобы измерить снос по барашкам. Внезапно в маленьком разрыве я вижу корабль. Оказывается, это тот самый австралийский военный, с которого нам немедленно сообщают, что слышат наши моторы. Отлично, значит, мы на правильном курсе.

Потом Ян Молл возвращается в кабину, чтобы пролететь вторую половину отрезка, а я могу передохнуть в салоне. Наши пассажиры, очевидно, тоже не боятся акул: Домение тихо читает книгу, Гилиссен дремлет, а Теа Раше изучает атлас и пишет заметки. Ах, если бы у меня было столько времени на заметки! Но даже в бортжурнале я вынужден ограничиваться только необходимым минимумом.

Принс вопросительно на меня смотрит. Я знаю, что ему нужно и киваю. Он приносит мне чашку горячего бульона. Хочу ли я что-то ещё? Если этот перелёт затянется, то в Мельбурне мне надо будет заняться похудением.

Когда мы пролетели от Купанга больше двух с половиной часов, я снова заглядываю в кабину. Путевую скорость оцениваю в 260 километров в час, так что скоро мы увидим землю. Только свериться с морской картой. В Порт-Дарвине есть пеленгатор для радиокомпаса, который даёт нам направление и подсказывает, что курс мы выдерживаем точно.

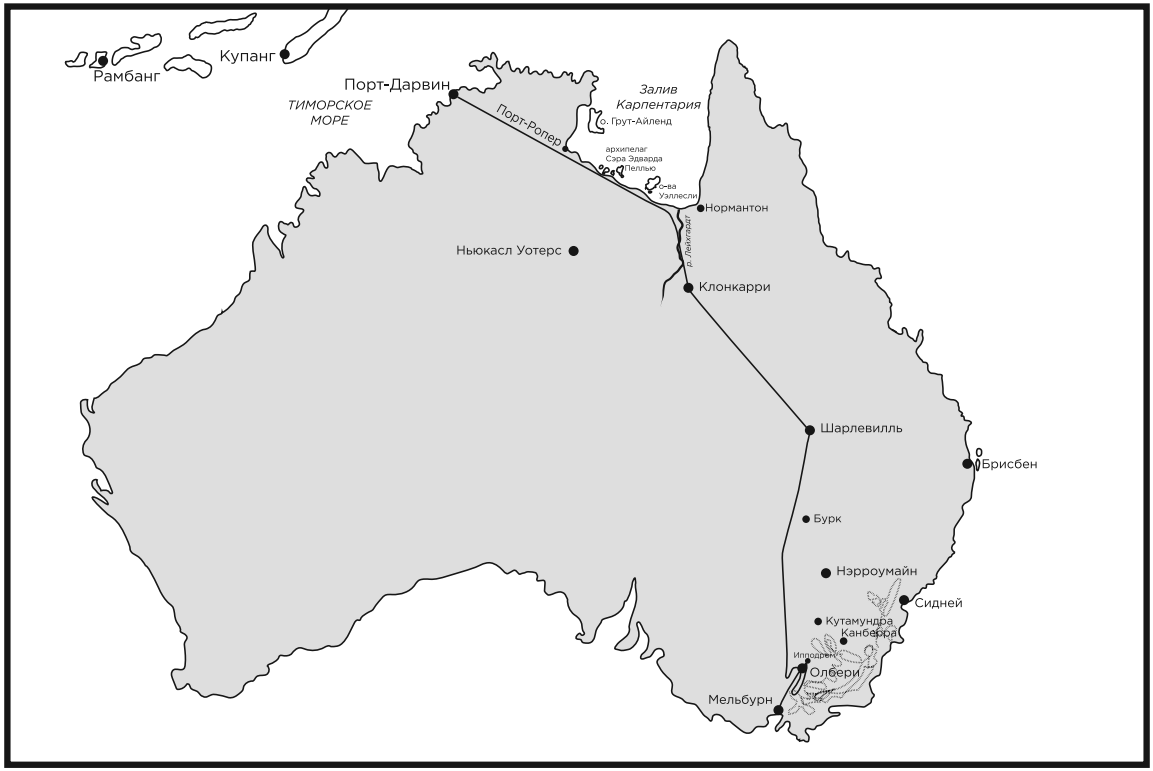
В 22:45 Гринвича наблюдаем землю. Первое, что мы видим в Австралии — Пойнт Чарльз. Там на северной оконечности полуострова стоит маяк, обозначенный на наших картах. Спустя пятнадцать минут мы пролетаем над аэродромом Порт-Дарвина и ровно в 23:00 стоим на земле Австралии, через 60 часов и 25 минут после вылета из Милденхолла. От Англии до Австралии за чуть больше, чем двое с половиной суток — не так уж плохо для обычного авиалайнера.

XI.
ЧЕТВЁРТЫЙ ДЕНЬ

Порт-Дарвин — Клонкарри — Шарлевилль — Олбери — Мельбурн

Воскресенье, 23 октября.

Порт-Дарвин — сравнительно маленькое и незначительное местечко. Но это единственный порт в северной части Австралии. Отсюда примерно на 450 километров вглубь континента идёт железная дорога. Очевидно, что это очень важный город для жителей этой местности и особенно для больших овечьих ферм, но население невелико, климат жаркий и влажный, и жизнь всё ещё совершенно примитивная. Однако все белые, живущие в Дарвине, пришли в аэропорт посмотреть на нашу посадку. Здесь же мы, наконец, узнали истинную причину невезения Скотта и Кэмпбелла Блэка. У них действительно были проблемы с двигателем над Тиморским морем. Упало давление масла и они подумали, что этому мотору нужно прибрать обороты. По прибытии в Дарвин выяснилось, что ремонт потребует немало времени. Скотт побоялся, что мы его обгоним



Маршрут «Аиста» в четвёртый день гонки. Пройденное расстояние — 3 000 км.
Вылет: Порт-Дарвин, 22 октября, 23:43 по Гринвичу. Прибытие: Олбери, 23 октября, 15:20 по Гринвичу.
Вылет: Олбери, 23 октября, 23:55 по Гринвичу. Прибытие: Мельбурн, 24 октября, 00:52 по Гринвичу.

и, хоть и сильно уставший, решил попробовать полететь дальше. После небольшого перерыва они снова взлетели и сразу после вылета опять сбавили обороты на проблемном двигателе. Это удалось потому, что «Комете» на этом участке не нужно было столько топлива, сколько на предыдущем. В конце концов, остановка в Шарлевилле тоже обязательна, а от Дарвина до Шарлевилля «всего» 2 250 километров, что для «Кометы» проще простого.

Роско Тёрнер и Пэнгборн летят где-то над Малыми Зондскими островами и скоро их ждут в Купанге. Этот парень Роско не сдаётся! Мы чуть отстаём от своего графика, так что хотим вылететь побыстрее. Мы уже получили несколько приветственных и поздравительных телеграмм от австралийских интересантов. Заправка идёт гладко, но предстоит ещё немало формальностей.

В 23:35 Гринвича мы готовы; взлёт с маленькой и мягковатой полосы непрост, нам едва хватает высоты пролететь над деревьями. За один сегмент мы до Шарлевилля не долетим, так что сядем в Клонкарри, 1 360 километров по прямой от Дарвина. В этой части Австралии мало примет. Погода неплоха, но по маршруту сильная облачность. Поскольку мы хотим лететь высоко и не можем замерять снос из-за облаков, я решаю взять немного восточнее, чтобы идти вдоль берега залива Карпентария основную часть маршрута почти до Клонкарри. Это значит, что мы будем лететь примерно на полчаса дольше, но навигация будет куда проще и мы точно не потеряем время на поиски аэродрома Клонкарри.

Мы поднимаем «Аиста» на 4 000 метров, выше верхушек кучевых облаков. Под облаками и внутри них сильный дождь. Нам нужно беречь свои силы, потому что хоть мы и в Австралии, но пока не в Мельбурне. Через два часа пересекаем западный угол залива Карпентария у Порт-Ропера. Иногда в разрывах облаков мы видим берег и точно понимаем, где находимся. Нам рассказывали, что вдоль этого берега живёт ещё много диких племён и даже людоедов. Пейзаж сверху выглядит так непривлекательно, что и без людоедов нам тут садиться совсем не хочется.

Когда мы проходим острова Сэра Эварда Пеллью, я иду в салон отдохнуть и расслабленно поболтать с пассажирами, которые, как и всегда, живо интересуются маршрутом. Я показываю наше положение на карте. В этой части Австралии географические названия особенно хорошо показывают, сколь много открытий совершили в прошлом наши предки: залив ван Димена, мыс Арнхем, Грут-Айленд, остров Вандерлин, мыс Кервеер и так далее.

У островов Уэллесли мы меняем курс и следуем вдоль русла реки Лейхгардт, пока не доходим до маленькой железной дороги, ведущей нас на юго-восток к Клонкарри, куда мы прибыли в 04:57 по Гринвичу. Аэродром невелик, но сухой и очень ровный.

Спуститься из прохлады на высоте 4 километров в пустыню с температурой 113 по Фаренгейту (45 °C) не весьма приятно. Первые несколько минут мы смотрим на друга как ушибленные. Потом заправщик говорит нам, что нужный нам бензин на другой стороне поля. Когда мы туда добираемся, оказывается, что изначально мы были в нужной точке, так что спокойно рулим обратно. Полёты учат щедрости. Но за десять минут катания туда-сюда наши двигатели так нагрелись, что им нужно десять минут, чтобы достаточно остыть. Я так зол, что устраиваю бензинщику хорошую выволочку. Тем временем, после долгих поисков, Молл нашёл представителя оргкомитета, который готов вписать время в дневник гонки и в том расписаться.

Пришли жители Клонкарри и столпились около нашего самолёта. Интерес, конечно, совершенно понятен, но раздражает, потому что мы не можем подобраться к собственному самолёту. Как только я замечаю кого-то в форме, похожего на полицейского, я подхожу к нему и объясняю, что будет правильно, если люди не подойдут к самолёту ближе, чем на 10 метров. Офицер задумался и вознамерился позвать из Клонкарри подмогу. Тем временем я пытаюсь убедить людей немного отойти и они нас потихоньку пропускают. Это прибавляет офицеру смелости и теперь

он впереди нас. Заправка снова испытывает наше терпение. Наконец, позади и она, и мы можем вернуться в прохладу.

В 05:37 по Гринвичу нам нужно вылетать. Мы хотели бы долететь до Шарлевилля до темноты, а это ещё почти 900 километров. Мы снова в воздухе и, если будем идти чуть медленнее 300 километров в час, то прибудем в Шарлевилль прямо перед закатом. Но нам важно чётко держать курс и не упустить этот городок в пустыне. Там, правда, есть пеленгатор, но мы не слишком на него полагаемся на закате из-за «ночного эффекта». После двух часов полёта мы проходим реку, за которой следует железная дорога их Блэколла в Уолфорд. По левому борту видим низкие холмы, которые подсказывают нам, что курс верный.

Путевая скорость 300 километров в час. Ван Брюгге удалось связаться с радиостанцией Шарлевилля, но сигнал плохой из-за электрических помех. Мы передаём, что рассчитываем посадку в 08:40 Гринвича.

Мы летим ниже облаков на 500 метрах, чтобы замерить снос и не упустить немногие ориентиры. Пейзаж под нами очень однообразен, а из-за турбулентности «Аиста» гнусно болтает, так что этот участок перелёта самый неприятный из всех.

Около Шарлевилля ван Брюгге получил два сигнала, которые подтверждают, что мы на правильном курсе. Вскоре мы видим дома и ровно в расчётное время проходим над аэродромом Шарлевилля. При выполнении обязательного левого разворота я вижу две мощёные полосы, одна из которых прямо по направлению ветра. Принс только что выпустил шасси, но как только я собираюсь ему приказать выпустить закрылки, я вижу красную сигнальную ракету. Это значит «опасно» и, по правилам гонки, запрещает посадку. Закрылки возвращаются в нейтральное положение, двигателям снова газ и мы делаем ещё один круг над площадкой. Что происходит? Света для посадки пока хватает (кстати, солнце только что зашло). После того, как я прокружил над точкой ещё пять минут, ничего не изменилось. Ван Брюгге спрашивает меня, почему

не дают посадку и когда её разрешат. Мы не можем тут болтаться до Второго пришествия.

Спустя ещё пять минут единственный ответ, который получил ван Брюгге, звучит как: «Выезжает машина с освещением». Странно! Они хотят разжечь факелы, хотя я спокойно могу сесть без них. Тележки с факелами до сих пор не видно. Наше терпение снова испытывают. Я делаю несколько кругов над городком вместо аэродрома, ради разнообразия. Разумеется, уже темнеет, поэтому я снова буду кружить над полем.

Внезапно я замечаю машину по пути на поле, из неё неаккуратно выставляют четыре фонаря, но, к моему удивлению, не на полосе. Теперь я склонен думать, что мощёная полоса не в порядке, может быть её до сих пор делают и поэтому мне фонарями указали точку посадки. Но они решили это слишком поздно.

Когда машина готова, с земли запустили зелёную ракету, которая значит, что я могу сесть. Разумеется мы не хотим заставлять их ждать и я сажаю «Аиста» рядом с фонарями. Когда мы катимся, я чувствую, что самолёт замедляется подозрительно быстро и останавливаемся мы с рывком. Наши колёса глубоко увязли в мягком грунте и выбраться мы не можем даже с двумя двигателями на взлётном режиме. Так что я выключаю моторы и жду, как дела пойдут дальше.

Ждать долго не пришлось, через поле к нам бежит большая толпа. Я прошу толкнуть самолёт назад. Все готовы помочь и вскоре «Аист» оказался на твёрдом. Наконец, и не без трудностей, мы своими силами докатываемся до места, где стоят бочки с топливом. Когда мы с Моллом идём на контрольный пункт с бумагами, толпа нас горячо приветствует. Понятно, что после всего происшедшего я несколько не в настроении и прошу кого-то отвести меня к старшему авиационному начальнику. Этот господин заодно оказывается представителем оргкомитета. Я протягиваю ему дневник гонки и пока он внимательно смотрит на свои часы, чтобы внести время посадки, я интересуюсь,

почему нам не дали сесть сразу. Он отвечает, что не был готов взять на себя ответственность позволить мне сесть на неосвещённую полосу.

— Но почему вы не подготовили огни заранее? Разве вы не знали, во сколько точно мы прилетим?

В ответ он лишь робко пожимает плечами и я думаю, что других вопросов задавать уже не стоит.

Когда я снова вышел на улицу, меня окружили фоторепортёры, корреспонденты и люди, желающие наших автографов. Однако важнее всего улететь как можно скорее, нам тут и так хватило задержек. После долгих поисков и многих вопросов мы приходим к палатке, оборудованной под «ресторан». Поскольку мы все очень хотим пить, мы заказываем прохладительное. Спустя 15 минут, наконец, открыты какие-то бутылки и мы можем промочить наши пересохшие глотки.

Нам сказали, что сегодня днём Скотт и Блэк прибыли в Мельбурн. Браво, парни, уложились меньше чем в трое суток. Тёрнер и Пэнгборн вылетели из Дарвина на Шарлевилль. У Джонса и Уоллера где-то случились неполадки двигателя. Люди поздравляют нас со вторым местом, но мы все помним известную пословицу: «Не дели шкуру неубитого медведя». Нам лететь ещё почти 1 300 километров и в Мельбурне мы будем только заполночь.

Небо на юге выглядит неприятно: сильные грозы с молниями. Так что я возвращаюсь в контрольную палатку за метеосводками. Уже есть сообщение о сильной грозе у Кобара, городка в 600 километрах южнее Шарлевилля, а прогноз на Мельбурн придёт вот-вот. Наконец его прислали: облачно, но видимость хорошая. Более того, меня проинструктировали, чтобы при пролёте над Флемингтонским ипподромом, где нарисовали финишную черту, я подал посадочными фарами сигнал «О» азбукой Морзе, чтобы люди видели, что номер 44 достиг финиша. А потом я должен сесть на аэродроме Лэйвертон около Мельбурна.

Наши баки полны и я решил вылетать. Аккуратно, дав большого крюка, мы докатились до мощёной полосы и без

дальнейших трудностей взлетели в 09:55 по Гринвичу. К счастью, это последний промежуточный пункт и следующая наша посадка будет уже в пункте назначения, в Мельбурне. Мысль об этом скоро заставляет нас забыть о неприятном Шарлевилле. Погода, однако, выглядит неблагоприятной. С каждой вспышкой молнии мы видим тяжёлые облака, нависающие над землёй, и нам постоянно приходится менять курс, чтобы не влететь в ливень.

Мы набираем 3000 метров и порядочно времени летим вдоль мощного грозового фронта, который уводит нас сильно западнее курса. Радио стало совершенно бесполезным из-за помех и Ван Брюгге втянул антенну, чтобы снизить вероятность попадания молнии.

Спустя несколько часов такого полёта кажется, что плохая погода осталась позади. Облака рассеиваются и небо впереди выглядит хорошо. Мы пытаемся вернуться на курс.

Хотя луна и появилась между облаков, на земле мы ничего не видим, ни единого огонька, который указал бы хоть на одного живого человека.

Как только мы долетим до побережья, нам будет несложно определить направление и, наверное, радиосигналы из Мельбурна нам тоже помогут, когда мы будем поближе к нему. Сейчас ван Брюгге, снова вытянувший антенну, не слышит в своих наушниках ничего кроме громкого хрипа и рёва. Но скоро, когда мы отлетим подальше от грозы, они стихнут.

Молл берёт штурвал и я ненадолго захожу в салон. Когда я вижу, что Гилиссен возится перед зеркалом, я вспоминаю, что не брился больше суток. Принс подаёт мне чашку вкуснейшего горячего кофе и бутерброды. Потом я собираюсь освежиться… но, к сожалению, делаю шокирующее открытие: наш бак с водой пуст. Наверное, кто-то забыл закрыть кран и все запасы вытекли.

И что делать? Как всякий хороший механик, Принс знает, что делать. Он принёс несколько бутылок содовой и спустя пятнадцать минут мне удалось побриться…

Всё остальное — дело флакона одеколона. Теперь надо надеть другой костюм, чтобы в Мельбурне выглядеть аккуратно. Как только я с этим разделался, ко мне подходит ван Брюгге:

— Есть новости?

— Надо спросить у Молла.

Но мне не нужно ничего спрашивать у Молла: он включает одну фару и в ярком белом луче я вижу только пролетающие облака.

— Есть связь? — интересуюсь я у ван Брюгге.

В ответ он протягивает мне свои наушники, в которых я слышу только оглушительный треск статических разрядов. Топлива у нас ещё на три с лишним часа, хотя мы провели в небе уже четыре. Но просто для перестраховки мы летим очень медленно. Мы пытаемся держаться выше облаков: если мы не знаем, где мы, лезть под них не стоит.

На часах 14:00 по Гринвичу. Облака поднимаются всё выше, а наш высотомер показывает сначала 4000, а потом и 5000 метров. Температура снаружи падает ниже нуля. Вдруг мы влетаем в облака. Мы включаем обогрев карбюраторов, чтобы они не обледенели, и стараемся поскорее набрать высоту. Но выше сильная болтанка, поэтому нам нужно пристегнуться. Похоже, что последний участок получится суровым.

Ван Брюгге яростно стучит ключом. Я знаю его и понимаю: он, отчаянно нуждаясь в связи, чтобы снабдить меня метеосводками или другой информацией, чувствует себя, наверное, как пожарный, который обнаружил, что вода в брандспойте замёрзла. Он вроде бы поймал Мельбурн, но сигналы неразборчивы.

В 14:22 Гринвича Мельбурн передаёт: «Мы пытаемся дать вам курс, но вас не слышим». Ван Брюгге запрашивает погоду, но в ответ не слышит ничего. Тем временем мы набрали уже 5200 метров. Хоть мы и даём полный газ, самолёт выше не поднимается. Мы снижаемся: вариометр показывает вертикальную скорость минус два метра в секунду. Понятно, почему: я включаю освещение кабины

и вижу, что всё остекление покрыто коркой льда. Это отвратительно: лёд не только на стекле, но ещё и на крыле, и на лопастях винтов, поэтому мы не можем подняться выше. Надо возвращаться.

Разворачиваясь, мы медленно, но верно снижаемся. Но волноваться не стоит: самые высокие горы здесь всего 2 000 метров, а мы летим выше 4 500. Когда мы снизимся, температура возрастёт и лёд растает. Скоро мы слышим глухие удары по фюзеляжу. Это куски льда отваливаются с пропеллеров и прилетают к боковой стенке кабины, специально из-за этого усиленной. Термометр показывает температуру выше нуля, угроза обледенения миновала.

Но мы всё ещё не в Мельбурне. После всего этого мы выныриваем из облаков. Главное сейчас — понять, где мы. Потом мы можем попробовать связаться с Мельбурном с меньшей высоты. Ван Брюгге изо всех сил пытается услышать в наушниках хоть какую-нибудь морзянку среди рёва. Мельбурн сообщает: «Не слышим вас на волне 900 метров, попробуйте передать на волне 823 метра». Но ван Брюгге не может работать на передачу на этой частоте.

Мы снизились до 1 000 метров и в бледном лунном свете можно что-то различить на земле. Оказывается, мы аккурат на границе равнины и гор. Я отдаю управление Моллу, чтобы посмотреть на другие карты, потому что на большой никаких гор нет. Горы здесь начинаются всего в 300 километрах севернее Мельбурна; нам до побережья максимум час лёта. Если бы только мы сначала добрались до южного побережья Австралии — но для этого нужно перевалить через горы, а в грозу это непросто. Я не пытаюсь больше лезть выше из-за риска обледенения. Так что единственный вариант — пытаться добраться до берега под облаками, но для этого нам нужно точно понять, где мы.

Пролетая над холмистой местностью, мы вдруг видим озеро и, на удалении от него, огни города. Контур озера и впадающей в него реки в лунном свете очень отчётливы. Но на наших картах мы не можем найти города, рядом с которым есть озеро. Возможно, конечно, что река вышла

из берегов. Мы некоторое время кружим, внимательно глядя на карты, и пытаемся определить местоположение.

Поскольку мы подозреваем, что мы восточнее расчётного курса и на наших картах есть только один город приличного размера, расположенный на реке и у подножия холмов, это, должно быть, Олбери и мы в 250 километрах к северо-востоку от Мельбурна.

В 14:30 по Гринвичу мы берём на юго-запад, к Мельбурну. Мы летим на 800 метрах и пытаемся держаться равнин. Вначале это работает. Но спустя 20 минут погода портится. Ливень и град ухудшили видимость, облака всё ниже, а горы всё выше. Теперь нам нужно менять направление, чтобы избежать ливней и держаться низин. Мы этак никогда до Мельбурна не доберёмся!

Наконец, мы попали в сильный дождь, видимость пропала совсем и нам надо лететь назад. Наши карты недостаточно подробны, чтобы проложить по ним низкий маршрут через горы, видимость тоже никудышная. Ещё мы не знаем, какова погода в Мельбурне. Слишком опасно лететь без помощи по радио, которая позволила бы нам влететь в облака и из них вывалиться над незнакомым рельефом у Мельбурна. Если это не удастся, то нам не хватит топлива снова перевалить через горы и аварийно сесть на равнине к северу от них. Если верить нашей карте, там несколько аэродромов: Беналла, Вангаратта, Эчука и другие.

У нас осталось бензина только на два часа. Пусть и с трудом, но ради безопасности я должен оставить попытки долететь до Мельбурна. Важнее всего сейчас найти местность, пригодную для аварийной посадки.

Во-первых, нам нужно добраться до низин и сориентировать. Мы решаем лететь обратно тем же путём, пока мы снова не окажемся над Олбери.

Тем временем ван Брюгге всё ещё отчаянно пытается установить связь, но тщетно. Он посылает экстренные сообщения на волнах 600 и 900 метров[30] попеременно, запрашивая освещённые полосы и, в идеале, сигнальные ракеты.

[30] Частоты 500 и 333 кГц.

Вдруг он ловит какие-то буквы, но из-за сильных помех пропускает так много их, что слова не складываются. Однако одно слово появляется несколько раз, как будто его повторяют снова и снова. Нам удаётся собрать его: «Якандандa», это похоже на название какого-то города. Но найти это слово на карте в сильно трясущемся самолёте непросто. Ван Брюгге сосредоточился на волне 600 метров и, наконец, поймал: «Вас заметили над Якандандой близ Олбери, примите западнее, осветим аэродром в Кутамундре».

Сверхчеловеческим усилием ван Брюгге удалось получить это сообщение. Более того, его постоянно отвлекают сигналы морских кораблей, которые мешают разобрать слабую морзянку Мельбурна, теряющуюся в оглушительном шуме воздушных возмущений. Только когда он отправляет сигнал бедствия, корабли замолкают и мы можем принимать Мельбурн чуть увереннее.

Когда мы установили радиосвязь, мы были, наверное, в 150 километрах от Мельбурна. Сообщение, полученное ван Брюгге подтверждает, что мы действительно пролетали над Олбери и мы решили туда вернуться, и оттуда уже взять как можно точнее курс на Кутамундру, которая находится в двухстах с лишним километрах норд-норд-ост от Олбери. Кстати, сообщение неразборчиво, потому что Мельбурн продолжает передавать «Держитесь западнее» и в то же время советует нам идти на Кутамундру.

Если бы нам дали запрошенную метеосводку на Мельбурн, мы может и попытались бы продолжить полёт.

Теперь мы пытаемся как можно скорее убраться от гор, потому что гроза, да ещё и набирающая силу, похоже, двигается к северо-востоку. Это очень растянутый фронт, который нельзя пройти без большого риска и надёжной метеосводки. Причин для беспокойства у нас нет, скорее мы разочарованы тем, что после такого удачного путешествия и будучи так близко к цели, мы силами природы принуждены вернуться. У нас хватит топлива до Кутамундры, если мы полетим туда напрямую.

Пока я смотрю на карту, Молл правит нашим кораблём между гор до тех пор, пока я в отдалении не вижу огни города. Это, должно быть, снова Олбери. Подстраивая компас, чтобы взять курс на Кутамундру, я замечаю нечто странное. Внезапно Олбери исчез и остался только один ряд огней. Это похоже на аэродром. Спустя несколько секунд огни города вернулись. Похоже, они там хотят привлечь наше внимание. Или можно подумать, что началась война и городу угрожает вражеский бомбардировщик. В любом случае, стоит присмотреться к этим огням, которые намекают на аэродром.

Пока мы кружим над местностью, я вижу множество машин друг напротив друга с фарами, включёнными для подсветки площадки и, видимо, чтобы пригласить нас к посадке. Но в то же время мы видим, что это не аэродром, поле слишком маленькое.

Пока ван Брюгге затягивает буксируемую антенну, я включаю посадочные фары и несколько раз пролетаю низко над полем, чтобы посмотреть, хватит ли там места, чтобы безопасно и в целости посадить нашего «Аиста». В конце концов, отсюда до нашей цели куда ближе, чем от Кутамундры и, вероятно, мы сможем пролететь от Олбери до Мельбурна без дозаправки. Более того, по пути в Кутамундру мы снова можем угодить в грозу.

Наши фары освещают только маленький клочок земли, а из-за относительно большой скорости мы можем в каждый момент видеть только одно препятствие, а не всю картину. Я решаю запустить сигнальный огонь с парашютом, чтобы осмотреть всю местность вокруг площадки. Эти парашютные огни, которых у «Аиста» на борту два, установлены в длинных трубках у хвоста. Трубки заканчиваются внизу за багажным отсеком, а отверстия прикрыты калькой, чтобы не попала влага. В кабине есть два троса, которые соединены с зажимами, удерживающими в трубе цилиндр с факелом. Если потянуть за один из них, зажимы выпускают цилиндр и тот падает по трубке, пробивая кальку своим весом. В цилиндре уложен парашют,

соединённый с самолётом тросиком. Как только трос сжимается от выпадения цилиндра, парашют вытягивается. Когда он полностью вытянут, вес цилиндра рвёт тросик и, пока парашют автоматически раскрывается, срабатывает поджиг магния. Горящий огонь, висящий на парашюте, медленно снижается и ярко светит во все стороны три минуты.

В этом свете мы ясно видим все препятствия вокруг площадки. Это оказывается овальной формы ипподром с полосой в середине, отчего его форма похожа на крендель. Места для посадки немного. К северу холмы, к югу — высокие деревья. Однако между этими деревьями есть разрыв, которого «Аисту» хватит для пролёта.

За разрывом я вижу заборы и потом сравнительно длинную полосу открытой земли, не очень широкую, но достаточно длинную, если мы будем садиться медленно и заходить круто. Внезапно яркий свет исчез: мы выбросили парашют слишком низко. Однако в свете посадочных фар я вижу, что никаких других препятствий нет.

На площадке тем временем зажгли бензиновые горелки. Когда мы снова пролетаем в 200 метрах над ипподромом, я чётко вижу буквы A-L-B-U-R-Y. Время принимать решение. Снова начинается дождь, а упущенное время значит сожжённое топливо.

Я решаю выбросить второй парашютный огонь в 300 метрах над площадкой и затем, если повезёт оказаться прямо перед точкой, сесть здесь. Шасси выпущены. Над землёй Принс по моей команде выпускает второй огонь и местность снова ярко освещена. Затем мы прибираем режим двигателей, выпускаем закрылки, делаем широкий разворот и «Аист» со включёнными фарами проплывает сколь возможно низко между деревьями.

Чуть поддать газу, штурвал на себя над забором — и мы катимся. Обжимая тормоза, я чувствую, что колёса не замедляются: площадка грязная и скользкая, и почти не сопротивляется резине наших колёс, так что пробег у нас будет длинный. «Аист» останавливается прямо возле

потухающего бензинового пламени. Колёса зарылись глубоко в грязь, но всё цело и мы в безопасности.

Как только останавливаются винты, со всех сторон бегут люди с горячими овациями. Мы выходим и со всех сторон слышим поздравления с успешной посадкой в Олбери. Считалось, что мы пропали и у нас кончилось горючее. Когда мы пролетали над Олбери в первый раз, тут увидели, как мы летим в сторону гор, называемых Австралийскими Альпами, а когда пришли новости из Мельбурна о нашем сигнале бедствия, люди вообразили худшее.

Эфирная радиостанция Олбери несколько раз пыталась нас вызвать, но она работает на той длине волны, которую мы не слышим. Ещё по радио попросили всех автовладельцев приехать на машинах на ипподром, чтобы мы смогли там аварийно сесть. Радость от нашей посадки оказалась так велика, что люди встали в круг вокруг самолёта и нас, и начали вместе петь старую английскую песню: «Они добрые парни, добрые парни, мы так говорим!». На голландском в такой ситуации мы бы спели другую популярную песню: «Живи же и здравствуй, живи же и здравствуй, и слава тебе да во веки веков!».

В Олбери мы сели в 15:20 по Гринвичу, это 1:20 ночи местного времени. Вся Австралия весь последний час затаив дыхание слушала, как мы пытались добраться до Мельбурна и, наконец, о нашей посадке в Олбери. В Мельбурне примерно 20 тысяч зрителей пришли в аэропорт и провели долгие часы под дождём в тщетном ожидании нашего прибытия. Мы, конечно, не ждали такого интереса. Кто-то с радиовещательной станции просит меня немедленно сесть в его машину и проехать с ним в студию, чтобы лично сказать в микрофон несколько слов австралийской аудитории, но я объясняю ему, что как капитан я не могу оставить свой «корабль», пока мои пассажиры не обихожены, а самолёту не обеспечена безопасность. Я обещаю выполнить его просьбу как только всё будет готово. Потом я снова осматриваю всю ситуацию и особенно самолёт.

«Аист» застрял в грязи на ипподроме в Олбери

Тем временем дождь льёт как из ведра, а меня представили мэру Олбери, мистеру Альфреду Воу, пожилому инвалиду. Он принимает нас весьма сердечно и предлагает всю возможную помощь. В наше распоряжение отдана полиция, чтобы всю ночь охранять самолёт и держать толпу от него подальше. Он гарантирует, что наш самолёт никто не повредит. Он заверяет, что автомобили, которые любезно предоставили горожане, довезут наших пассажиров с багажом до ближайшего отеля. Он также заверяет, что телеграммы, которые составили ван Брюгге и я, будут отправлены немедленно, чтобы люди в Мельбурне и Голландии не волновались.

Погода не унимается; мы даже не будем пытаться взлететь в темноте. Правое колесо увязло довольно глубоко, а вся площадка — одна большая грязевая лужа. Мы надеемся, что дождь скоро закончится и к рассвету земля немного подсохнет, чтобы мы смогли поскорее вернуться на маршрут. Несмотря на сердечный приём и всю помощь, оказанную нам в Олбери, экипаж «Аиста» доволен лишь наполовину. Вместо того, чтобы стоять в ангаре в Мельбурне, наш самолёт застрял под проливным дождём в углу маленького ипподрома. Мы благодарны судьбе за то, что мы преодолели трудности и вообще посадили нашу машину, но разочарование из-за задержки всё ещё сильно. Всё время, которые мы летали кругами, пытаясь добраться до Мельбурна, и всё время, что «Аист» стоит в грязи, засчитывается как полётное в гандикапе, потому что ипподром в Олбери — не официальная контрольная или отчётная точка. Но нам стоит с этим смириться: безопасность превыше приза.

Наши пассажиры отважны. Последний эпизод оказался для них самым интересным. Мы в кабине точно знали, что нам делать и зачем, а им оставалось только тихо ждать в салоне. Когда я спросил их, боялись ли они, Теа Раше, Домение и Гилиссен как один ответили: «Не то что бы это было нам особенно приятно, но мы были совершенно уверены в том, что вы справитесь с трудностями».

На этом снимке отчётливо видно, насколько глубоко в грязи увязли колёса

Прямо перед тем, как мы влетели во вторую грозу, они освежились, переоделись и собрали сумки. Они тихо ждали, что же будет дальше, пока «Аист» пробивался сквозь облака и дождь, а куски льда бомбили стенку фюзеляжа. Один из них прокричал: «Входите без стука!», и за шутками время для них пролетело незаметно. Когда мы влетели в заряд града с такими сильными вертикальными потоками, что их иной раз выбрасывало из кресел, Домение заметил с истинным юмором висельника: «Если кто-нибудь знает хорошую шутку, расскажите поскорее».

Как только пассажиры с багажом уехали в гостиницу, а мы разобрались с самолётом, мы со своими чемоданами тоже отправились в город на машинах наших новых друзей. Во-первых, мне нужно было отправиться на радиостанцию и произнести в микрофон короткий спич с благодарностью австралийской публике за интерес и сопереживание, а особенно жителям Олбери за тёплый приём и огромную помощь.

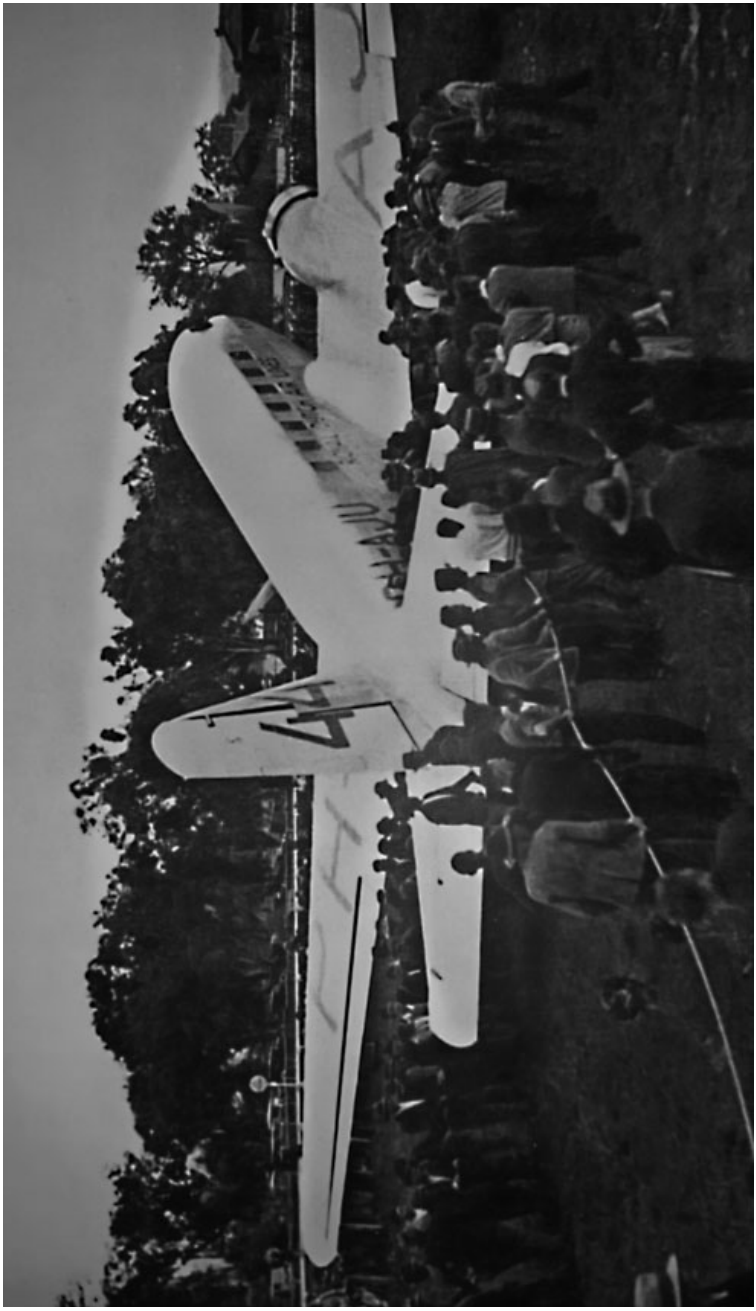
Потом я созвонился с оргкомитетом в Мельбурне, кратко отчитавшись о посадке и сообщив о своём намерении вылететь как только рассветёт.

Едва я закончил тот разговор, как телефон снова зазвонил: «Мистер Парментие, вам из Амстердама». Любопытно!

— С вами говорит редактор «Де Телеграаф», рядом ли другие члены экипажа? Здесь ваша жена.

Я немедленно послал за Моллом, ван Брюгге и Принсом, которые должны были быть в гостинице, до которой от студии, по счастью, лишь сто метров. Скоро я услышал по телефону самый знакомый голос. Почти за 20 000 километров, но так ясно, как будто бы она стояла рядом со мной. Поговорив со своей женой и ободрив её, я перекинулся парой слов со своим коллегой Фирули. Потом пришёл Молл, как раз вовремя, чтобы пообщаться со своими родителями и женой. Потом очередь Принса, а потом — короткая беседа ван Брюгге.

Мы, конечно, очень удивились. Как вдруг наши жёны так внезапно оказались в редакции «Телеграфа» и откуда



Жители Олбери неустанно тянут за верёвки

они так быстро узнали, что мы в Олбери? В любом случае, очень приятно перекинуться парой слов и знать, что люди дома более не в неведении. Исключительно приятный подарок от «Де Телеграаф».

А телефон всё звонил. Снова на проводе Мельбурн, потом Лондон. А уже три ночи. Мы, наконец, ощутили всё напряжение последних часов и все четверо совершенно вымотаны. С первыми лучами солнца нам нужно быть на ипподроме, чтобы вылететь как можно раньше. Так что неплохо было бы несколько часов поспать. Мы благодарим наших друзей на вещательной станции и прощаемся. Чтобы попасть в гостиницу, достаточно лишь повернуть за угол и перейти улицу. Дождь стучит по камням, улицы то там, то сям подтоплены, дело пахнет сильным ливнем. Похоже, завтра дела будут плохи.

Несмотря на поздний час, в отеле «Глобус» сияет свет. Наши пассажиры, похоже, обзавелись в Олбери множеством друзей. Атмосфера приятна, но для нас сон — совершенная необходимость, нам нужно быть в форме через несколько часов. После всей суеты и напряжения, непросто вот сразу так отключиться и сразу заснуть. Более того, дождь барабанит в окна, а моё воображение рисует картины полностью разобранного «Аиста», который грузят на большие грузовики. И всё равно я уверен, что мы приняли единственно верное решение, когда угодили в погоду. В Кутамундре площадка наверняка получше, но наверняка были бы проблемы с заправкой. Мы можем использовать только высокооктановый бензин, который есть только на официальных посадочных площадках гонки. В Кутамундру, которая почти в 500 километрах от Мельбурна, мы прилетели бы на последних каплях бензина. Сейчас же мы в 250 с лишним километрах от финиша, но горючего у нас ещё на полтора часа полёта. Если нам завтра удастся оторваться от земли, мы наверняка прибудем в Мельбурн вторыми. Скорее всего мы лишимся первого приза в гандикапе из-за потерянного времени.

Со всеми этими размышлениями я не мог заснуть.

Я вспоминаю об участке перед Алор Сетаром, когда мне удалось заснуть со снотворным, а потом вспоминаю, что бутылочка с этими таблетками у меня в чемодане. Неплохая мысль! Лекарство найдено и я, наконец, проваливаюсь в глубокий сон. Спустя час, однако, меня будит ван Брюгге. Я окунаюсь в холодную ванну и снова чувствую себя свежим. Снаружи всё ещё темно, но я вижу тёмное звёздное небо. Погода, кажется, хорошая.

Внизу я встречаюсь с Моллом, Принсом и Ван Брюгге. Разговоры ни к чему, мы знаем, что делать и рисковать не собираемся. Я понимаю, что вытащить нашу тяжёлую машину из мягкого грунта удастся только спустя несколько часов, и потому советую пассажирам пока остаться в отеле, но быть готовым к вылету как только мы позвоним. Только Теа Раше едет с нами на ипподром, чтобы понаблюдать.

Наспех позавтракав, мы покидаем отель «Глобус», тепло попрощавшись с хозяевами, мистером и миссис Телфорд. Снаружи множество жителей Олбери готовы отвезти нас на своих машинах к месту аварийной посадки. Все считают честью и удовольствием сделать для нас хоть что-нибудь. Некоторые участки дороги полностью затоплены, и чем ближе мы подъезжаем к ипподрому — тем выше вода. В какой-то момент наша машина проезжает через такую глубокую лужу, что двигатель глохнет и больше не заводится. Наверное, вода попала в карбюратор, но беспокоиться не о чем. Обитатели Олбери закатали штаны выше колен и пустились вброд, так что общими усилиями нас скоро вытащили на сухой грунт.

На ипподроме всё не так уж плохо, но и не то что бы хорошо; воды на поле немного, но земля намокла и размякла. Рассвело, погода прекрасная, а небо после ливня отменно чистое. Только на юге над горами ещё висят облака.

Немало олберийцев уже у нашего самолёта, который засел в грязи по ось правого колеса и стоит, чуть накренившись. Вытащить нас отсюда будет непросто. Теперь, при свете, мы можем как следует рассмотреть окрестности площадки. К северу в нескольких сотнях метров

Когда рук много, то и работа спорится

«Аист» на ипподроме в Олбери, фото с воздуха

от ипподрома холм высотой метров в пятьдесят, а с юга, рядом с беговыми дорожками, высокие деревья с узким просветом, через который мы пролетели на посадку ночью. Погода тихая, лучше взлетать на север.

Первым делом самолёт нужно перекатить на южный конец поля, чтобы мы смогли взлететь в том же направлении, в котором садились. Легко сказать: сначала нужно вытащить его из грязи и выровнять колёса.

Мы пытаемся толкнуть «Аиста» назад с помощью собравшихся людей, но он застрял. Около шасси может быть только небольшое количество людей. Я прошу лопаты и верёвки, которые скоро принесли. Грунт вокруг колёс вынули, в траншеи положили несколько досок, к стойкам шасси привязали верёвки и весь Олбери вытягивает за них самолёт из мягкого грунта. Люди воодушевлены и счастливы нам помочь. Забавно смотреть, как люди ходят по щиколотку в грязи, не боясь промочить ноги.

Внезапно одна из верёвок с громким треском лопается и человек тридцать падают на спину в мокрую траву. Веселье достигает вершины, все поднимаются на ноги и снова привязывают верёвку.

Наконец нам удаётся вытащить «Аист» на клочок земли потвёрже. Теперь я хочу развернуть его под собственной тягой и перерулить на другой конец площадки; заодно проверю, насколько болотистая почва замедляет самолёт. Итог этого испытания не добавляет нам оптимизма: несколько раз самолёт вязнет и его снова надо тянуть и толкать. Наконец мы добираемся до конца поля и разворачиваемся в направлении взлёта. Этак мы отсюда и вовсе не выберемся.

Я решаю выгрузить всё, кроме совершенно необходимого, чтобы как можно больше облегчить самолёт. Почта, багаж, разное оборудование и большая часть запчастей — прочь. Даже подушки для кресел, запас воды и продукты. Помогают все олберийцы.

Примерно в 40 километрах от Олбери есть запасной аэродром Вангаратта. Если мы там сядем, то пассажиры и груз смогут вернуться на борт. Но в каком он состоянии?

Чтобы максимально облегчить самолёт перед взлётом, пришлось выгрузить всё возможное — на ипподроме остались даже подушки от сидений и одежда экипажа

Прямо перед вылетом с ипподрома в Олбери

Разбег по размокшему грунту ипподрома в Олбери.
На фотографии видны брызги воды

В доме управляющего ипподромом есть телефон и мне удаётся связаться с Вангараттой. Там только что сел маленький спортивный самолёт под управлением капитана Джонса из нефтяной компании «Шелл», который вылетел с намерением нам как-нибудь помочь. Капитан Джонс сказал, что его «Мотылёк» серьёзно увяз. Он считает, что нам на нашей тяжёлой машине садиться в Вангаратте просто опасно и категорически советует этого не делать. Ещё он сказал, что район Беналлы полностью затоплен, а потому определённо непригоден. Единственная площадка — в Кутамундре, но она от Олбери на том же расстоянии, что и Мельбурн. Если пассажиры и груз отправятся в Кутамундру на машинах по частично затопленным дорогам, мы потеряем ещё по меньшей мере день. Если мы оставим пассажиров и весь опечатанный груз в Олбери, наше время гандикапа будет в Мельбурне пересчитано по формуле. В итоге у нас будет недоставать примерно 1000 килограммов груза, что будет в классе «гандикап» совсем не на руку.

Роско Тёрнер вылетел из Шарлевилля сегодня рано утром и сел в Бурке из-за неполадок двигателя. Мы, скорее всего, уже лишились первого места в гандикапе из-за посадки в Олбери, но если нам удастся быстро взлететь на пустом «Аисте», то у нас всё ещё есть хороший шанс прийти в Мельбурн вторыми.

Мне жаль, что я не могу привезти пассажиров прямо в Мельбурн, но главное — безопасность. Ван Брюгге и Принсу тоже придётся остаться на земле. Во-первых, чтобы максимально облегчить самолёт, а во-вторых, чтобы убедиться, что пассажиры, почта и всё выгруженное из «Аиста» в целости доставлены в Мельбурн.

На борт со мной поднимается только Молл и мы прогреваем двигатели. Затем — первая попытка взлёта. Мы проехали едва десять метров, как наши колёса снова глубоко увязли в грязи и мы снова застряли. Начинаем снова. Олберийцы неутомимы и непоколебимы.

Почти параллельно нужному нам направлению есть дорожка, которую когда-то использовали для скачек,

но сейчас она отделена от места нашей посадки забором. Осмотр показал, что грунт там немного твёрже. Если бы можно было сейчас разобрать забор… И стоило мне задать этот вопрос, как его начали ломать. Никто никого не спрашивает, что разрешено и возможно — всё, что хоть как-то нам может помочь, просто делается. Столбы на участке длиной примерно в сотню метров вынуты. Люди вкалывают как кони. С большими усилиями самолёт перекатили на твёрдый участок.

Теперь у нас есть взлётная полоса шириной метров 60..70 и длиной почти 300. Если мы хорошо разгонимся, чтобы у крыла появилась подъёмная сила, мы взлетим. Для пущей безопасности в 200 метрах от нас встал Принс. Если к этой точке мы не наберём достаточную скорость для отрыва, оставшейся сотни метров хватит, чтобы остановиться с выключенными двигателями. Девиз, получается, такой: «Около Принса или мы в воздухе, или выключаем двигатели». Так мы не повредим самолёт в конце дорожки, если не взлетим.

Двигатели снова работают. Все на ипподроме в напряжении. Теа Раше и ван Брюгге машут из толпы зрителей. На земле я вижу крепкую фигуру Принса, стоящего маяком над зелёной травой. У нас очередная попытка.

Я даю взлётный режим и «Аист» шлёпает по мокрой земле как гусь. Мы разгоняемся медленно и я чувствую, что колёса постоянно тормозятся. Поскольку колёса испытывают неравномерное сопротивление, держать самолёт прямо очень сложно. Однако наша скорость всё ещё растёт и я слегка поднимаю хвост. Когда мы почти рядом с Принсом, мы снова на мягком участке. Внезапное торможение обеих основных колёс заставляет хвост подпрыгнуть, так что я немедленно прижимаю его к земле рулём высоты. Из-за этого подпрыгивает уже сам самолёт, колёса оторвались от земли, так что мы немедленно набираем скорость и, даже не достигнув Принса, летим.

Пока Молл убирает шасси, мы молча пожимаем друг другу руки. Потом «Аист» разворачивается и мы летим

на юго-запад. Ван Брюгге и Принс мне потом рассказали, что те, кто остались на ипподроме, смотрели на взлёт, затаив дыхание. Как только «Аист» взлетел, по толпе прокатилась волна восторга, перешедшая в буйное веселье. Овация всё гремела, а потом Теа Раше, Принс и Ван Брюгге привезли в город как в парадной кавалькаде. Ван Брюгге отвечал за почту, Принс за остальной груз. Всё погрузили в большие машины и вместе с пассажирами поехали в Мельбурн.

Взлёт был около 10 утра местного времени, в 23:55 по Гринвичу. Погода отличная и мы, наконец, видим ландшафт, над которым летели ночью. Это прекрасная местность, но с очень непростым рельефом со множеством горных хребтов. Лететь над этими горами без радиосвязи и метеосводок в такую плохую погоду, как была ночью, крайне неразумно. Как ни велико было наше разочарование от задержки, мы рады тому, что не стали рисковать.

В 00:47 Гринвича мы пролетели над финишной чертой Флемингтонского ипподрома над огромной машущей толпой, и ещё спустя пять минут сели на аэродроме Лэйвертон около Мельбурна.

На земле в Олбери «Аист» провёл 8 часов 35 минут, а с учётом петляния между грозами мы потеряли примерно 10 часов. Мы пересекли финишную черту спустя 90 часов 15 минут после вылета из Милденхолла.

Колея, оставленная «Аистом» на ипподроме в Олбери

XII.
МЕЛЬБУРН ПРАЗДНУЕТ

Приподнятое настроение в Мельбурне царило не только благодаря великой англо-австралийской авиагонке. Гонка Лондон — Мельбурн, для которой предоставил призы сэр Макферсон Робертсон,— лишь часть празднований Столетия, организованных, чтобы отметить вековой юбилей штата Виктория и его столицы Мельбурна.

Город Мельбурн, в котором живёт более миллиона человек, занимает седьмое место по населению в Британской Империи. За эти сто лет он вырос в один из самых прекрасных городов мира. Кажется невероятным, что там, где по обе стороны современных бульваров высятся современные здания, едва век назад группа поселенцев запланировала постройку города в совершеннейшей глуши. Воля к труду и предпринимательский дух колонистов — это действительно то, чем их потомки могут гордиться.

Сэр Макферсон Робертсон, выделив 15 000 фунтов на организацию международной авиагонки Лондон — Мельбурн, сделал самое лучшее из возможного для того, чтобы празднование Столетия обрело важность и глубокий смысл для

всей Австралии и особенно для Мельбурна, и надолго осталось в памяти. Эта гонка — не просто веха в развитии воздушных сообщений, но ещё и привлекает к Мельбурну внимание всего мира.

Очевидно, что за ходом гонки МакРобертсона возбуждённо и с большим интересом следили во всей Австралии и особенно в штате Виктория. Радость и энтузиазм, с которыми встретили Скотта и Блэка, долетевших меньше, чем за трое суток, не знали границ. Больше 30 000 зрителей наблюдали за посадкой «Кометы» на аэродроме и удостоили чемпионов с подобающим восторгом и воодушевлением.

Когда стало известно, что «Аист» вылетел из Шарлевилля и ожидается в Мельбурне к полуночи, интерес и энтузиазм сфокусировались на голландских участниках. Вся Австралия слушала последние новости по радио, а толпа стекалась на аэродром вблизи Мельбурна несмотря на плохую погоду и поздний час, чтобы увидеть наше прибытие.

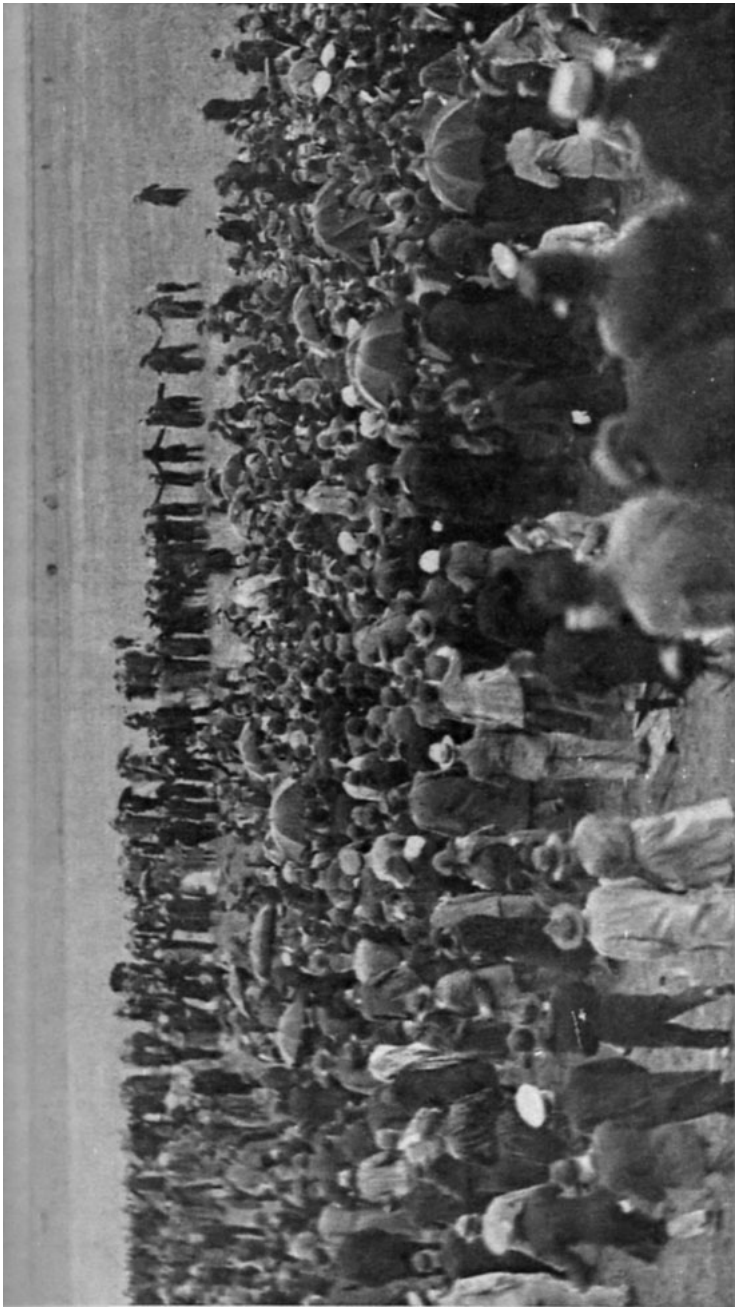
К сожалению, мы разочаровали 20 000 этих зрителей нашей аварийной посадкой в Олбери.

На следующее утро сообщения обо всех трудностях, с которыми мы столкнулись при наших попытках взлёта с ипподрома, регулярно передавались в новостях. Как только объявили, что мы снова летим, люди вернулись на аэродром Лэйвертон, чтобы увидеть прибытие голландцев. Хотя мы долетели меньше чем за час, в аэропорту уже собралась порядочная толпа любопытствующих.

На ипподроме Флемингтона нарисовали белую полосу с надписью FLEMINGTON большими заглавными буквами. Хотя участники там не садились, пересечение этой черты обозначало финиш. Рядом с городом есть два лётных поля — гражданское, Эссендон, и военное, Лэйвертон. Согласно инструкциям, полученным от представителей оргкомитета в Шарлевилле, мы должны были сесть в Лэйвертоне, который больше Эссендона и лучше оснащён.

Мы рулим к ангару, где нам сигналят белыми флагами. С обеих сторон на безопасном расстоянии толпу удерживают мощные полицейские кордоны. Под громкие овации

Сэр Макферсон Робертсон поздравляет Чарльза Скотта и Тома Кэмпбелла Блэка с победой сразу после их прибытия в Мельбурн



Заинтересованная публика на аэродроме Лэйвертон в Мельбурне

мы своим ходом вкатываемся в ангар, потом большие сдвижные двери за нами закрываются и «Аист», впервые с Милденхолла, стоит рядом с красной «Кометой» Скотта и Блэка.

Хотя наши шансы на выигрыш в гандикапе всерьёз подкосило происшествие в Олбери, мы всё равно достигли конечного пункта сравнительно быстро для коммерческого самолёта и обеспечили себе второй приз в гонке на скорость.

Первыми нас встретили и поздравили офицеры Королевских ВВС Австралии, которые одновременно выступают представителями оргкомитета. Настал черёд формальностей: передаётся гоночный дневник, подтверждено, что печати на самолёте и двигателях в целости и исходном состоянии. Поскольку опечатанный груз мы оставили в Олбери, взвешивать больше ничего не нужно.

Потом в ангар пригласили всевозможных чиновников и гостей, включая немало наших соотечественников. Первым нас поздравил голландский консул в Мельбурне, полковник Г. Райт. Он тепло нас поприветствовал и рассказал о большой радости от того, что мы преодолели все трудности и пришли вторыми. Затем он, как представитель правительства Нидерландов, сообщил нам, что Её Величество возвела нас в достоинство рыцарей Ордена Оранье-Нассау и зачитал соответствующую телеграмму от премьер-министра.

Затем вышел капитан Кноллема и, возложив на нас венок, приветствует нас от имени мельбурнских голландцев. Потом спели «Вильгельмус»[31], все присутствующие голландцы подпевали.

Нас представили сэру Макферсону Робертсону, который нас поздравил так: «Своим полётом вы полностью выполнили задачу, которую я поставил для этой гонки. Вы совершили замечательное путешествие и у вас прекрасная машина».

Затем мне и Моллу предоставили возможность поблагодарить всех по-английски и по-голландски за тёплый приём,

[31] Песня XVI века, государственный гимн Нидерландов с 10 мая 1932 года.

помощь, награду, и заодно рассказать немного о перелёте. Затем мисс Джин Баттен, молодая новозеландка, пролетевшая в одиночку на Gipsy Moth от Лондона до Дарвина за 14 дней и 22½ часа, подводит нас к микрофону и представляет нас австралийским слушателям.

Жаль, что Принс, ван Брюгге и наши пассажиры не могут лично принять с нами эти почести. Это простое, но очень тёплое приветствие, и мы быстро забыли все олберийские неприятности. Единственное, что нам об этом напоминает — это грязь на шасси нашего самолёта… и на наших ботинках.

Тем временем воодушевлённая толпа снаружи терпеливо ждёт, пока мы выйдем. Люди считают постыдным, что нашу машину тут же спрятали в ангаре; большинство присутствующих не видели нашей посадки, а видели только пролёт над городом. Когда мы, наконец, вышли, нас приветствуют. Ещё раз фотографируют, снимают на кинокамеры и заставляют говорить в микрофоны. Потом мы отправляемся в город с консулом и нашим представителем, полковником Копманом.

Для нас забронированы номера в отеле «Мензис». Я отправляю телеграмму в Голландию и звоню в Олбери; Принс и Ван Брюгге едут в Мельбурн на машинах с пассажирами и грузом «Аиста», и прибудут где-то днём. Потом мы читаем стопки телеграмм, которые ждут нас в номерах.

За обедом мы узнали, что Роско Тёрнер и Клайд Пэнгборн прилетели в Мельбурн на своём «Боинге» в четверть второго, спустя два с половиной часа после «Аиста». Им пришлось остановиться в Бурке из-за неполадок одного из двигателей, которые быстро исправили, и потом они пролетели последний отрезок. Их тоже приняли приветливо и тепло. Браво, Роско, несмотря на все напасти всё равно уложился меньше чем в четверо суток! Тут я вспомнил, что за несколько недель до старта гонки МакРобертсона я побился об заклад с одной очень известной в гражданской авиации фигурой о том, что победитель гонки на скорость доберётся меньше, чем за четверо суток.

Наверху: «Аист» приземляется на аэродроме около Мельбурна...
Внизу: ...и тут же своим ходом закатывается в ангар.

Нидерландский консул в Мельбурне зачитывает телеграмму от премьер-министра Нидерландов

Встреча с местными голландцами в ангаре в Мельбурне

Я даже и представить не мог, что три участника уложатся в 96 часов. В любом случае, пари я выиграл.

После обеда мы продолжаем читать телеграммы; это потрясающе. Их прислали со всех концов света, сотни ещё не вскрыты и пачки их продолжают прибывать.

Потом входят ван Брюгге и Принс:

— Очень устали, парни?

— Ну, так, немножко.

— А почта?

— На почтамте в Мельбурне,— отвечает ван Брюгге.

— Молодчина. А по бумагам всё сошлось?

— Не с первого раза. У нас оказалось на один мешок больше, чем должно быть по накладной. Мы считали двадцать раз, и всякий раз был один лишний. Наконец, выяснилось, что среди почтовых мешков затесался один с вещами господина Гилиссена в стирку — и тогда всё встало на место.

— Окей. А как пассажиры?

— В порядке. Все трое у себя в номерах.

— Отлично. Принс, а где груз «Аиста»?

— Всё на положенных местах, двери и люки закрыты.

Потом они рассказали о том, что происходило в Олбери и как им все помогали. Капитан Джонс из «Шелл Ойл Компани» устроил всё так, чтобы они уехали поскорее. Ван Брюгге снова рассказал, как он тяжело сглотнул, когда мы улетели без него, и как безумно все радовались, когда «Аист» наконец взлетел над олберийским ипподромом. Конечно, они жалели о том, что не полетели, но видели очевидную необходимость принятых мер.

Потом настал мой и Молла черёд рассказывать о приёме в Мельбурне. Мы поздравили их с королевскими наградами, о которых они ещё ничего не знали. Зачитываю некоторые телеграммы и указываю на гору ещё не распечатанных. И вот теперь я могу сказать, что я увидел настоящие слёзы.

Усталость и напряжение позабыты — мы слишком заняты. Телеграммы продолжают лететь как шквал, от принцессы Юлианы, от министров, гражданских и военных

чиновников, ассоциаций и частных лиц. Поздравления льются из Нидерландов, Ост-Индии, Вест-Индии, Северной и Южной Америки, Австралии и Трансвааля. Вот это поддержка! Мы удивлены: ведь мы просто летели как обычно, просто немного быстрее и немного дольше, чем регулярный рейс в Ост-Индию.

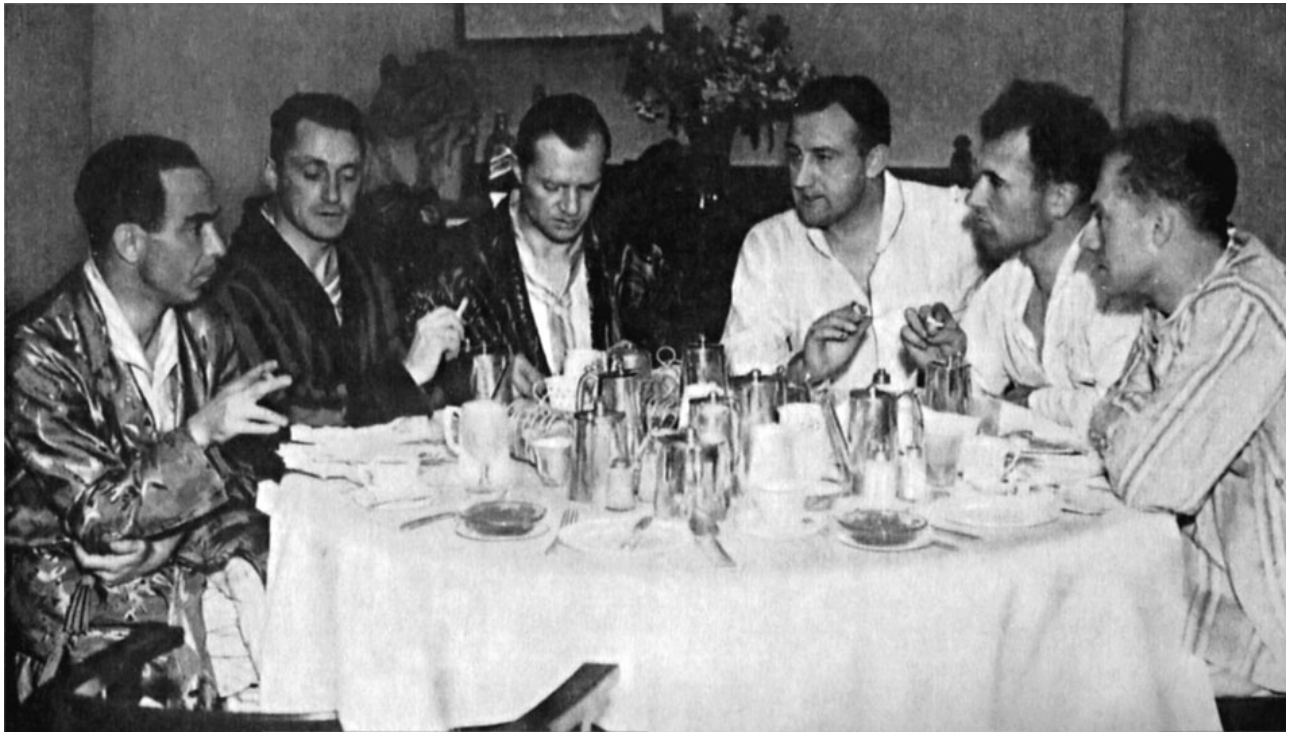
После полуночи в гостиничном номере поставили микрофон. Мы по очереди говорим для Австралии; это передаётся в Америку. Теа Раше тоже рассказала о перелёте и поделилась своими впечатлениями как пассажирка. Потом нам, наконец, удаётся отдохнуть. Впервые после солдатской раскладушки в казармах Милденхолла мы можем разлечься с комфортом, не беспокоясь о погоде, курсе и топливе. Никакого больше грома, никакой грязи, никаких речей в микрофоны. Просто как следует поспать и хорошенько отдохнуть. «Спокойной ночи, парни!».

На следующее утро мы чувствуем себя прекрасно отдохнувшими. Горничная сказала, что Скотт и Кэмпбелл Блэк, которые спали с момента заезда, живут на этом же этаже. Мы решили навестить их прямо в пижамах и пожелать удачи. Мы встречаем их, тоже в «утренних халатах», аккурат заказывающих себе завтрак. Мы с удовольствием принимаем их приглашение позавтракать вместе. После взаимных поздравлений Скотт и Блэк, которые больше не выглядят уставшими, рассказывают нам о своих приключениях на «Комете» между Милденхоллом и Мельбурном. Из их рассказа мы заключаем, что в Гросвенор Хаусе им было несколько менее уютно, чем в мельбурнской гостинице — я о лондонском отеле «Гросвенор Хаус», в честь которого они назвали свой самолёт.

— Это, по-вашему, «коммерческий рейс»?! — воскликнул Чарльз Скотт.— Вы всю дорогу дышали нам в спину и мы ужасно боялись, что если мы сломаемся, то вы на своём «коммерческом» самолёте пронесётесь мимо нас! Мы не отдыхали и не чинили движки из страха, что вы нас обгоните!

Мы обмениваемся впечатлениями и опытом. Чарльз Скотт и Кэмпбелл Блэк — сильные, спортивные парни.

По прибытии в Мельбурн. Слева направо: командующий аэродромом, Молл, сэр Макферсон Робертсон, Парментие и нидерландский консул в Мельбурне полковник Г. Райт



Наутро после прибытия в Мельбурн. Слева направо: Том Кэмпбелл Блэк, Ян Молл, Чарльз У. А. Скотт, Корнелис ван Брюгге, Буве Принс, Куне Дирк Парментие

У них было множество трудностей, но они отличная команда. Они проделали тяжелейшую работу и по праву заслужили первый приз.

У нас не так много времени из-за сегодняшней программы. Во-первых, приём у мэра Мельбурна, лорда Генгульта Смита. Потом встреча с нашими американскими друзьями — Роско Тёрнером, Клайдом Пэнгборном и их радистом Ридером Николсом. Мы входим в празднично украшенный зал городского совета под горячие приветствия. Лорд-мэр произносит остроумнейшую речь, которая отчётливо показывает спортивное соревнование между австралийскими городами, в первую очередь между Сиднеем и Мельбурном. Подали шампанское — приятный неофициальный жест.

Потом мы отобедали с губернатором штата Виктория лордом Хантингфилдом. Там нас тоже приняли прекрасно. Предки лорда Хантингфилда — голландцы, чем, как он меня не раз заверяет, он очень горд. После этого приятного обеда мы прощаемся с лордом и леди Хантингфилд и идём через отменно устроенный дворцовый парк. Машины, которые привезли нас, уехали, так что мы Скотт, Блэк, Молл и я садимся в трамвай, который, как мы надеемся, привезёт нас обратно в город. Мы выходим в центре и все четверо, оживлённо болтая, идём по бульвару. Проходя мимо кинотеатра мы слышим из громкоговорителя снаружи знакомые голоса. Молл потянул меня за рукав: «Это ты».

Мы остановились и присмотрелись. На афишах — фотографии нас четверых в натуральный рост. Здесь точно показывают наше прибытие в Мельбурн; мы хотим на это посмотреть. Всегда интересно увидеть свою посадку со стороны. Как только мы зашли внутрь, эта часть закончилась, так что мы немедленно развернулись. Однако нас узнал один из работников. Когда мы уже вышли наружу, кто-то нас остановил и сказал, что руководство кинотеатра согласно снова показать этот ролик. Мы снова идём внутрь. Сначала мы видим посадку красной «Кометы» и приём

Скотта и Блэка, а потом над аэродромом Лэйвертон проплывает «Аист» и мы слышим речи награждённых «шевалье» Молла и Парментие. Интересно, что в Австралии с того момента, как нас возвели в рыцари Ордена Оранье-Нассау, нас величают только «шевалье».

Как только программа закончилась, в зале включили свет и на нас направили прожекторы под гром аплодисментов аудитории. Теперь надо поосторожнее. Кажется, весь Мельбурн знает, что мы в этом кинотеатре, потому что как только мы вышли наружу, на нас налетели зрители. Люди хотят нас поздравить и получить наши подписи; этому нет конца. Если бы нам не удалось удрать, то мы бы, наверное, до сих пор там стояли, раздавая автографы и пожимая руки.

Мы снова встречаемся в гостинице. Количество телеграмм, доставленных экипажу «Аиста», всё растёт. Я получил телеграмму от ПТТ[32], где сказано, что Его Превосходительство [премьер-министр Нидерландов] д-р Колейн отчаянно пытался до нас дозвониться вчера и будет звонить снова в 13:00 по Гринвичу. Это 11 вечера по Мельбурну. Кроме того, я нашёл телеграмму, в которой меня просят связаться с директором KLM. Я отправляю телеграмму в ПТТ, что экипаж «Аиста» будет доступен в 13:00 Гринвича, и сможет поговорить с г-ном Плесманом сразу после телефонного разговора с доктором Колейном.

Вечером мы снова выступаем на радио. Во-первых, передача для Голландской Ост-Индии, которую потом транслируют на Нидерланды (чего, кажется, не произошло). Потом мы все четверо говорим краткую речь для Южной Америки. Диктор представляет нас: шевалье Парментие, шевалье Молл, шевалье ван Брюгге и шевалье Принс. Надеемся, что люди не подумают, что мы родственники Мориса Шевалье[33], правда?

[32] PTT (Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie) — государственная почтово-телеграфно-телефонная компания Нидерландов в 1928–1989 гг.

[3] Мори́с Шевалье́ (1888–1972) — французский эстрадный певец и киноактёр, в 1920–30-е гг. завоевавший популярность по всему миру, включая англоговорящие страны и СССР. Его публичная карьера длилась с 1900 до 1970 года.

«Шевалье» Молл и Парментие с лавровым венком от голландцев Мельбурна

Пассажиры «Аиста» по прибытии в Мельбурн. Слева направо: Питер Гилиссен, Рулоф Ян Домение, Теа Раше и представитель KLM в Австралии полковник Копман

Потом мы быстро садимся в машину, чтобы прибыть в студию как раз к телефонному разговору с доктором Колейном и директором Плесманом. Только много позже мы узнали, что всё сказанное передавалось по радио и в Нидерландах, и в Ост-Индии. Мы думали, что это просто телефонный разговор и не знали, что это радиопередача.

В качестве интересной детали я приведу этот разговор здесь во всей полноте, потому что это был первый после перелёта контакт экипажа со всем голландским народом. Это возможно потому, что разговор записали на пластинки и напечатали в новостном бюллетене ПТТ. Генеральный директор Почты, г-н Дамме, подарил нам специально переплетённый экземпляр в качестве напоминания об этом сеансе связи с родиной.

Служащий в студии ПТТ: Алло! Алло! Минхеер Парментие, вы говорите со студией в Гааге. Вы можете поговорить с Его Превосходительством прямо сейчас. Просто говорите!

Министр Колейн: Минхеер Парментие, вы здесь?

Парментие: Да, ваше превосходительство, весь экипаж «Аиста» здесь.

Министр Колейн: Весь экипаж. Ну, что ж, тогда вы должны немедленно меня заверить в том, что когда я скажу несколько слов, а вы ответите, я должен услышать голоса всех остальных.

Парментие: Конечно, ваше превосходительство.

Министр Колейн: Вы получили множество телеграмм.

Парментие: Очень-очень много, ваше превосходительство.

Министр Колейн: Одну из них отправил я, это личная телеграмма. Но сейчас я хочу вам сказать несколько слов не от себя лично, а от имени правительства и всего народа Нидерландов. Здесь было огромное напряжение: и стар, и млад, и богатый и бедняк, вся нация с нетерпением ждала, особенно в последние 24 часа, что же произойдёт. По всей стране прокатилась радость, когда мы узнали, что «Аист» прибыл невредимым. Я расскажу вам занятный анекдот, который случайно вчера услышал. В понедельник

вечером один пастор вёл урок катехизиса. Он сказал детям, что они должны выучить кое-что о Кальвине и в какой-то момент спросил, когда Кальвин появился на свет. Но мальчики вообще не слушали. А потом он спросил: «А где сейчас "Аист"?». Тут все вскочили и показали, что они точно знают положение «Аиста» на карте.

Парментие: Ха-ха, приятно.

Министр Колейн: Да, в самом деле, очень приятно. Исключительно глубокое впечатление здесь произвели, так сказать, трудные обстоятельства посадки в Олбери. Полёт сам по себе проходил спокойно и мы к этому, ну, привыкли. Но тот сложнейший момент, посадка большого самолёта на неосвещённую площадку в незнакомой местности и без повреждений — это было шедеврально. И мы все испытали глубочайшее уважение. И я хотел бы сказать это снова, не только от имени своего и правительства, но от имени всего голландского народа. Я знаю, что, несмотря на все различия, которые есть в нашей стране, я здесь представляю весь народ Нидерландов. Я не знаю, слушает ли нас ещё кто-то в студии. Если так, то я бы хотел сказать несколько слов по-английски. Есть там кто-нибудь, кто слушает в наушниках?

Парментие: Только экипаж «Аиста», ваше превосходительство.

Министр Колейн: А, только экипаж «Аиста», не англичане?

Парментие: Нет, ваше превосходительство! Думаю, что это не будут передавать в эфир.

Министр Колейн: Хорошо, тогда я скажу просто вам. Я прошу вас, если у вас есть хоть какая-то возможность сделать это уместным образом, передать властям Олбери благодарность правительства и народа Нидерландов за проявленный спортивный дух и оказанную помощь.

Парментие: Конечно, ваше превосходительство, обязательно передам. Я просто спрошу, будет ли это в эфире. Конечно, будет лучше, если вы это скажете сами по-английски.

(Парментие выясняет, будет ли эта беседа транслироваться с переводом на английский).

Парментие: Нет, ваше превосходительство, это не в эфире, никто этого здесь не услышит.

Министр Колейн: Хорошо, тогда передайте сами как-нибудь.

Парментие: Обязательно передам, особенно мэру и жителям Олбери, которые приняли нас исключительно хорошо.

Министр Колейн: А теперь кое-что ещё. Вот что: конечно, когда вы получите приказы от вашего босса, с которым вы будете говорить сразу после меня, я отключусь, потому что мне больше нечего сказать. Но на обратном пути не напрягайтесь! Вам не нужно долетать из Батавии до Гааги за два дня, вовсе нет! Это случится только если вы получите такой приказ, иначе же помните, что мы хотели бы вас видеть здесь в целости.

Парментие: Конечно, ваше превосходительство, но даже если мы долетим за двое суток, вы всё равно увидите нас в целости. Даже если мы летим ночью, это не более рискованно, чем лететь днём. Ваше превосходительство, говорю и от имени других членов экипажа, они будут говорить сами позже. Я, конечно, благодарю вас, а особенно правительство и Её Величество Королеву за награду, которой нас удостоили. Мы были очень впечатлены телеграммой от руководства KLM и сотнями других. Думаю, мы получили 600 или 700 телеграмм. Мы не ожидали, что в Голландии это вызовет такой интерес и такое возбуждение. На самом деле мы думали, что летим обычный рейс в Ост-Индию, который не привлечёт много внимания. (Министр Колейн смеётся). Мы просто выполняли задачу. Нам повезло и, конечно, мы рады, что прилетели сюда в целости и сохранности без большого невезения. Большое спасибо, ваше превосходительство! Теперь пусть говорит Молл.

Министр Колейн: Хорошо. Минхеер Молл?

Парментие: Алло, ваше превосходительство, это всё ещё я, Парментие. Мне только что сообщили, что, если желаете, можно очень легко устроить, чтобы ваше превосходительство смогли поговорить по-английски для передачи по Австралии.

Министр Колейн: Хорошо, так и сделаем. Просто предупредите, когда мне нужно будет перейти на английский.

Парментие: Я вас предупрежу, ваше превосходительство.

Молл: Алло, алло! Это Молл, ваше превосходительство. Я Молл, ваше превосходительство. Я, несомненно, очень хотел бы поблагодарить вас за рыцарское достоинство, в которое меня возвели после перелёта. Я не могу сейчас лично выразить свою благодарность ни королеве, ни правительству. И сейчас я хотел бы попросить вас лично передать эту благодарность через вас.

Министр Колейн: Хорошо, спасибо. Как ваше здоровье?

Молл: Отличное, ваше превосходительство.

Министр Колейн: Никаких неприятных последствий после путешествия?

Молл: В целом у нас было со здоровьем всё прекрасно. Мы испытали колоссальные перемены климата, но перенесли их хорошо.

Министр Колейн: Хорошо.

Молл: Один момент… Алло!

Министр Колейн: Да, кто там?

Ван Брюгге: Это радиооператор ван Брюгге, ваше превосходительство. Я полностью согласен со словами благодарности, которые выразили два других господина. Я был просто поражён выдающимся отличием, которого нас удостоили. Более всего меня удивило исключительное сопереживание всей Голландии и Ост-Индии. Нам прислали телеграммы не только из Голландии и Ост-Индии, но ещё и из Южной Африки, Северной Америки, Австралии и вообще из мест, о которых мы и даже и не слыхали.

Министр Колейн (смеётся): Да, да!

Ван Брюгге: Это добавило нам скромности! Как уже сказал минхеер Парментие, мы не до конца осознали влияние этого полёта. Могу ли я попросить вас передать также и мою благодарность Её Величеству за потрясающее отличие, которого мы удостоены?

Министр Колейн: Хорошо, я об этом позабочусь.

Ван Брюгге: Спасибо, ваше превосходительство.

Принс: Ваше превосходительство, с вами говорит бортмеханик Принс. Я тоже хочу поблагодарить вас за награду, которую я получил от Её Величества Королевы. Как вы уже слышали, у нас было отменно спокойное путешествие, всё прошло почти нормально. Двигатели работали хорошо. Вкратце, у нас не было проблем вовсе.

Министр Колейн: Хорошо, в любом случае мы с вами всеми увидимся, когда вы вернётесь. Думаю, что вы сперва посетите ещё несколько мест в Австралии…

Принс: Конечно, ваше превосходительство.

Министр Колейн: Потом в Батавии, побудете некоторое время на Яве и потом домой. В любом случае мы увидимся, когда вы вернётесь.

Принс: Конечно, ваше превосходительство! До свидания, ваше превосходительство!

Министр Колейн: Доброго дня.

Парментие: Ваше превосходительство, мне сказали, что если вы хотите выступить, то можете это сделать прямо сейчас, по-английски.

Министр Колейн: Хорошо.

Парментие: Да, это сразу пойдёт в эфир. Обождите немного, ваше превосходительство.

Министр Колейн: Да, дайте знать.

Парментие: Мы, ваше превосходительство, будем очень признательны, если вы особо поблагодарите мэра Олбери. Он старый человек и инвалид. Весь вечер и половину ночи он стоял на костылях под дождём, чтобы убедиться, что нам достаточно помогли, что самолёт охранялся и чтобы мы ни в чём не нуждались. Погода, на самом деле, была совершенно ужасной, проливной дождь, так что мы это особенно оценили.

Министр Колейн: Да, так и сделаю.

Парментие: Спасибо, ваше превосходительство.

Парментие (присутствующим в студии в Мельбурне): Вы, наверное, и не понимаете, что там сейчас день, около часа дня.

Министр Колейн: Да, половина второго. Если точно, ещё три минуты после половины второго.

Парментие: Дошло ли наше радиообращение к Ост-Индии до вашего превосходительства, или вы его не слышали? Нам только что передали из Батавии, что всё отправили в Голландию.

Министр Колейн: Да, его передали сюда. Я сам его не слышал, но господа вокруг кивают, что да, всё прошло хорошо.

Парментие: Спасибо, ваше превосходительство… И ещё один момент. Сегодня утром мы посетили приём у мэра Мельбурна. Мы там были с другими лётчиками, которые прибыли первыми, англичанами Скоттом и Кэмпбеллом Блэком. Потом мы отобедали с губернатором штата Виктория.

Министр Колейн: Прелестно, прелестно.

Парментие: Можете говорить, ваше превосходительство.

Министр Колейн (по-английски): Прежде чем завершить эту беседу, я бы хотел сказать несколько слов в своём качестве премьер-министра Нидерландов. Мы в высшей степени приятно удивлены спортивным отношением властей Австралии и австралийского народа. И также я желаю выразить признательность моего правительства и народа Нидерландов властям и народу Австралии. Особенно я хотел бы отметить мэра города Олбери. Мы знаем, что он сделал всё, что в его силах, чтобы помочь экипажу нашего самолёта, и все люди Нидерландов очень благодарны ему лично, другим официальным лицам и населению.

Наконец, я хотел бы поздравить народ Австралии с тем, что один из их соотечественников, Скотт, первым пересёк финишную черту этой великой гонки. Нам отсюда кажется, что он сделал что-то сверхчеловеческое и мы поздравляем австралийцев с успехом Скотта и Кэмпбелла Блэка. Думаю, что этих слов достаточно и я надеюсь, что все, кто слушал эту передачу, меня поняли.

Плесман: Экипаж «Аиста»: Парментие, Молл, Принс и ван Брюгге, а также вы, фройляйн Раше и господа Гилиссен и Домение. Поздравляю вас с успешным путешествием в Мельбурн. Это задание вы, капитан Парментие, выполнили при помощи вашего экипажа и содействии ваших

пассажиров, в духе, который привлёк наивысшую похвалу здесь и в Индиях, и которая вышла далеко за государственные границы. Ваша остановка в Олбери, телеграммы, от вас полученные, и меры, которые вы приняли, чтобы добраться до Олбери безопасно, подтверждают великолепные знания и высочайший профессионализм. Теперь я хотел бы задать вам несколько вопросов. Можете ли вы сказать, насколько длинным был разбег при вылете из Олбери?

Пармантие: Разбег был короткий, потому что мы полностью опустошили машину, но и места было мало. Нам едва хватило скорости, но всё равно мы хорошо разогнались. И у нас было достаточно места для безопасной остановки, если бы взлёт не удался.

Плесман: Какова была примерная длина разбега?

Пармантие: Порядка 200 метров.

Плесман: Доставлена ли почта со вверенными вам документами?

Пармантие: Всё доставлено. Почта отправилась на машине, была доставлена на почтамт Мельбурна в тот же день и уже разослана адресатам.

Плесман: Довольны ли ваши пассажиры и хорошо ли они перенесли быстрый перелёт? Пожелайте им от моего имени пожелание приятного пребывания в Австралии. Не могли бы вы им передать, что я надеюсь на то, что у них будет интересное путешествие по Ост-Индии, и они вернутся на родину в добром здравии?

Пармантие: Безусловно, будет сделано.

Плесман: Надеюсь, что у вас тоже будет интересное путешествие по Ост-Индии и вы тоже вернётесь в целости и сохранности.

Пармантие: Должен сказать, что пассажиры оказали нам исключительное содействие и составили приятную компанию.

Плесман: Не было ли у них проблем с самочувствием от быстрого перелёта?

Пармантие: Совершенно нет, они даже не устали. Отлично спали в полёте и были полны энтузиазма.

Плесман: Мне приятно слышать, что все в добром здравии. Вы сами довольны достигнутым результатом?

Парментие: Да, директор.

Плесман: Вы знаете, что вы вылетаете из Ост-Индии 11 ноября и затем неспешно по обычному маршруту вернётесь в Голландию. Известна ли дата вашего вылета из Австралии?

Парментие: Нет, минхеер Плесман, ещё не определились. Завтра мы начнём с тщательного осмотра борта, двигатели тоже нужно проверить.

Плесман: Сообщите мне дату как можно скорее!

Парментие: Я согласую дату вылета с полковником Копманом и вам сообщу.

Плесман: В Ост-Индии хотят принять вас со всеми почестями. Чтобы всё было устроено как положено, я прошу вас, чтобы все приглашения проходили через представителя KNILM, минхеера Нювенхейса. Готовы ли вы, экипаж и пассажиры, к этому?

Парментие: Простите, что вы сказали?

Плесман: Может ли минхеер Нювенхейс всё устроить в Ост-Индии по части приёмов?

Парментие: Да, директор, конечно, легко.

Плесман: Никто не принимает никаких приглашений, только через Нювенхейса.

Парментие: Отлично, директор.

Плесман: Мне кажется, что поставки бензина и масла от «Шелл» были устроены прекрасно.

Парментие: Да, всё было отлично. У нас не было ни малейших проблем.

Плесман: Ещё мне кажется, что самолёт в порядке и вы можете с полной уверенностью возвращаться в Голландию. Есть ли у вас какие-то пожелания?

Парментие: Нет, вроде ничего. А, да, единственное что, авиагоризонт Сперри и гирокомпас на крайнем участке отказали один за другим. У нас есть с собой запасной горизонт, но гирокомпаса лишнего нет. Возможно ли, чтобы нас один ждал в Бандунге, когда мы туда прилетим?

Плесман: Хорошо, устроим. Теперь я бы хотел передать вам восторг коллектива KLM и мою собственную искреннюю благодарность. Хотели бы вы отблагодарить Генерального консула минхеера Сталя и наших представителей Копмана и Бакера за огромную помощь, которую они оказали? Хотели бы вы пожертвовать больницам Олбери 1 000 гульденов[34]?

Парментие: Что вы сказали?

Плесман: Хотели бы вы пожертвовать больницам Олбери 1 000 гульденов?

Парментие: О, конечно. Да, да!

Плесман: Хотел бы ещё сказать голландской диаспоре в Австралии, что мы чувствуем, как они нам близки и надеемся, что скоро мы будем участвовать в регулярном сообщении. У вас есть для меня ещё что-нибудь?

Парментие: Нет, директор. Ещё мы хотели бы выразить вам признательность за оказанное нам доверие для выполнения этого перелёта и поблагодарить вас за все телеграммы, что мы получили. Ещё я хотел бы поблагодарить всех сотрудников KLM, которые хоть и не были с нами на борту, но усердно работали, за содействие. Они всё отлично организовали, техническая и лётная службы, вся KLM в целом, прекрасно сработали так, что мы пролетели почти 20 000 километров за раз без единого сбоя и без всяких трудностей.

Плесман: На следующий день после вашего прибытия я передал от вашего имени благодарность по компании служебной телеграммой. Я желаю вам и экипажу хорошего

[34] Гульден — валюта Нидерландов в 1679–2001 гг. 1 000 гульденов в 1934 году — это примерно 133 английских или 260 австралийских фунтов, либо около 12 500 евро в 2025 году. Билет каждого пассажира «Аиста» стоил 2500 гульденов — намного дороже, чем авиабилет первого класса по аналогичному маршруту с одной пересадкой в XXI веке. Стоимость этого билета равнялась неплохому годовому доходу средней нидерландской семьи.

Разумеется, Плесман не собирался лишать своего знаменитого теперь лётчика зарплаты за три месяца, взнос делала авиакомпания от имени Парментие.

Стоит помнить, что от Великой Депресии Нидерланды кое-как оправились под руководством того же Хендрика Колейна только в 1936 году, а в 1934-м она была в разгаре. Это вызывало социальную напряжённость, хотя и меньшую, чем в США и Великобритании, но безработица всё равно была двузначной (именно это имел в виду Колейн, говоря о «сложных временах»).

путешествия и надеюсь, что в Австралии вас ждёт только приятное. Парментие, я надеюсь встретить вас в Схипхоле 17 ноября.

Парментие: Хорошо, директор.

Плесман: Надеюсь увидеть вас в добром здравии.

Парментие: Большое спасибо.

Плесман: Спасибо!

Парментие: До свидания, директор.

На следующий день мы с утра пораньше были на аэродроме Лэйвертон, чтобы оценить состояние нашего самолёта, устроить его мытьё и техосмотр.

Королевские Австралийские ВВС оказали нам немалую помощь и поддержку. Командир эскадрильи Коул обеспечил нам всевозможное содействие, чтобы грязь из Олбери была немедленно смыта под руководством Принса. Салон тоже как следует прибрали: с кресел сняли обивку и отправили её в химическую чистку. Принс лично досконально осмотрел самолёт.

По счастью оказалось, что приключение в Олбери не нанесло борту никаких повреждений, двигателям никакой серьёзный ремонт тоже не нужен, так что «Аист» будет готов к вылету через несколько дней.

Впридачу к стремительному «Гросвенор Хаусу» Чарльза Скотта и Кэмпбелла Блэка, и нашему «дугласу», в ангаре теперь ещё «Боинг» Роско Тёрнера, а к этой компании прибавилась и четвёртая птичка, зелёная «Комета» Кэткарта Джонса и Уоллера. Эти участники прилетели вчера днём и улетят обратно завтра утром, чтобы попробовать поставить рекорд скорости перелёта Лондон — Мельбурн — Лондон. Они усердно работают над подготовкой самолёта к вылету как можно скорее. Кэткарт Джонс и Уоллер долетели менее чем за пять суток, несмотря на многие задержки. То, что они готовы лететь обратно всего спустя день отдыха, показывает, что они хорошо отнеслись к своей машине и моторы не будут слишком напрягаться. Мы желаем им хорошего полёта и безопасного прибытия в Лондон.

Честно сказать, мы завидуем этим спортсменам; мы тоже хотели бы пролететь обратно в темпе после нескольких дней отдыха.

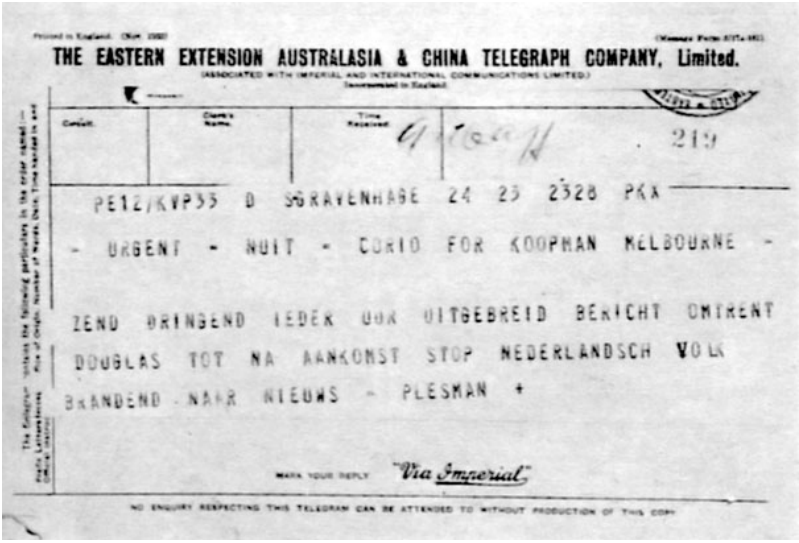
Все экипажи трёх самолётов-участников, первыми прибывшими в Мельбурн, сейчас на аэродроме. Австралийская кинокомпания этим воспользовалась, чтобы заснять эту встречу, копия фильма будет передана правительствам заинтересованных стран. Сначала быстрая репетиция, потом объективы кинокамер направляются на нас, а микрофоны записывают каждое сказанное слово. Мы перешучиваемся, осматривая самолёты друг друга и разыгрываем достойную мизансцену.

Когда мы вернулись в отель, мы услышали шокирующую новость о том, что «Пандеръегерь» при вылете из Аллахабада столкнулся с трактором и полностью уничтожен. К счастью, Гейзендорффер, Ашес и Пронк остались невредимы. Вот невезение! Сначала проблемы при посадке в Аллахабаде, где они были всего через несколько часов после «Аиста». Потом столько труда и заботы, чтобы подготовить самолёт к вылету — и теперь такая вот напасть. Мы живо представляем, что испытали наши друзья из-за всех этих разочарований, и надеемся, что впредь Фортуна будет к ним благосклоннее.

Мой гостиничный номер превратился в офис.

Полковник Компан выделил нам машинистку-стенографистку для ответов на множество поздравительных писем, в которых обычно просят фото или автографы экипажа. Мы пытаемся выполнить все просьбы, так что подписывание занимает много часов. И всё равно мне удаётся выкроить время на разбор стопок телеграмм, которые всё ещё льются со всех концов света. По этим телеграммам понятно, что во всём мире люди всех сортов рады за нас. Впридачу к телеграфному поздравлению Её Королевского Высочества принцессы Юлианы, мы получили поздравительные телеграммы от премьер-министра доктора Х. Колейна, ныне покойного министра водных ресурсов Я. А. Калффа, генерал-губернатора

Чтение груды телеграмм в Мельбурне



THE EASTERN EXTENSION AUSTRALASIA & CHINA TELEGRAPH COMPANY, Limited.

(ASSOCIATED WITH IMPERIAL AND INTERNATIONAL COMMUNICATIONS LIMITED)

PE12/KVP33 D SGRAVENHAGE 24 23 2328 PKX

- URGENT - NUIT - CORIO FOR KOOPMAN MELBOURNE -

ZEND DRINGEND IEDEK OOK UITGEBREID BERICHT OMTRENT

DOUGLAS TOT NA AANKONST STOP NEDERLANDSCH VOLK

BRANDEND NAAR NIEUWS - PLESMAN +

MARK YOUR REPLY "Via Imperial"

NO ENQUIRY RESPECTING THIS TELEGRAM CAN BE ATTENDED TO WITHOUT PRODUCTION OF THIS COPY

Телеграмма от директора KLM, полученная полковником Копманом в Мельбурне после посадки «Аиста» в Олбери:

СРОЧНО НОЧН КУРЬЕР КОПМАНУ МЕЛЬБУРН ШЛИТЕ ПОДРОБНЫЙ ОТЧЕТ О ДУГЛАСЕ ЕЖЕЧАСНО ДО ПРИБЫТИЯ ТЧК ГОЛЛАНДЦЫ ЖАЖДУТ НОВОСТЕЙ ПЛЕСМАН

Голландской Ост-Индии йонкера[35] г-на Б. К. де Йонге, генерального директора почтово-телеграфной службы инженера М. Х. Дамме и многих других видных голландцев из Нидерландов и Ост-Индии.

Многие заграничные соотечественники тоже с волнением следили за гонкой Лондон — Мельбурн. Мы получили множество поздравлений по телеграфу из голландских колоний во всём мире.

Ещё мы получали благодарственные телеграммы не только официальные, но и от частных лиц, учреждений и объединений. Некоторые телеграммы остроумны и отлично передают то настроение, с которым их отправляли.

Вот лишь несколько:

АИСТ МЕЛЬБУРН
ЗА ВАШ ПЕРЕЛЕТ ЗАНИМАВШИЙ НАС ВСЕХ КАК ОДНОГО ДНИ
НАПРОЛЕТ СПАСИБО ТЧК ТРИ РАЗА ГИП ТРИ РАЗА УРА ВАМ
И ВАШИМ ЛЮДЯМ КОМАНДИР ПАРМЕНТИЕ ТЧК ВАМ ЧЕТВЕРЫМ
ХВАЛА И СЛАВА ТЧК ИМЯ ГОЛЛАНДЦА ГРЕМИТ НА ВЕСЬ МИР ТЧК
КОЛЛЕКТИВ ДРОЖЖЕВОЙ И СПИРТОВОЙ ФАБРИКИ ДЕЛФТ

ПАРМЕНТИЕ И ЕГО ПАЛАДИНАМ МЕЛЬБУРН
ДА ЗДРАВСТВУЮТ РЫЦАРИ ГИП ГИП УРА ТЧК
ВАН ВЕНЕНДАЛ ВАН СТЕНБЕРГЕН
ГРОСФЕЛД КОЛЛЕГА ПРИНС
ЭКИПАЖ САМОЛЕТА КЛМ ПЕРЕПЕЛ СИНГАПУР

КОМАНДИРУ САМОЛЕТА АИСТ МЕЛЬБУРН
ЛЮДИ МОРЯ СНИМАЮТ ШАПКИ ПЕРЕД ЛЮДЬМИ НЕБА
ОФИЦЕРЫ ПАРОХОДА ХОУТМАН КАПИТАН ХАГЕНАР

ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА АИСТ КОРОЛЕВСКОЙ ГОЛЛАНДСКОЙ
АВИАЛИНИИ МЕЛЬБУРН
АССОЦИАЦИЯ БЕЗОПАСНОГО ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛАЕТ
ВАМ УДАЧИ БЕЗОПАСНОГО ВОЗВРАЩЕНИЯ И БЛАГОДАРИТ ТЧК
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ТЕРКУЙЛЕН ГОРОД ХЕНГЕЛО

ЭКИПАЖУ ДУГЛАСА МЕЛЬБУРН
БРАВО ПОСЛЕ ДНЕЙ ОЖИДАНИЯ СЛАВА НИДЕРЛАНДАМ СЛАВА АИСТУ
КОЛЛЕКТИВ ГОСТЕЛЕГРАФА АМСТЕРДАМ

[35] Jonkheer, «молодой господин». Уважительное обращение к нетитулованному дворянину в Нидерландах, примерный аналог «благородия» в Россиийской империи и «досточтимого» (The Honourable, на ступеньку выше эсквайра) в Англии.

ЭКИПАЖУ ДУГЛАСА МЕЛЬБУРН
ПОЗДРАВЛЯЕМ ТИРЕ АИСТ ВСЕ ЖЕ В БЕЗОПАСНОСТИ
РАБОТНИКИ К И А БРЕННИНГ-МЕЙЕР ГЛАВНАЯ КОНТОРА АМСТЕРДАМ

ПАРМЕНТИЕ МЕЛЬБУРН
ЭКИПАЖУ ВСЕВАЛХАФЕНСКАЯ ОВАЦИЯ ЗА УДИВИТЕЛЬНОЕ
ДОСТИЖЕНИЕ НА МАРШРУТЕ И НЕВЕРОЯТНУЮ СКОРОСТЬ
В ГОНКЕ МАКРОБЕРТСОНА

АГЕНТУ КЛМ МЕЛЬБУРН
ЭКИПАЖУ АИСТА БРАВО ЗА ТАКУЮ ПРОБЕЖКУ ЗПТ
БЕЗОПАСНУЮ КАК И БЫСТРУЮ
РАБОТНИКИ ШЕЛЛ ГААГА

ЭКИПАЖУ ДУГЛАСА МЕЛЬБУРН
ТЕМНОЙ НОЧЬЮ ГОЛЛАНДИЯ ЖДЕТ АИСТА ТЧК
ПУСТЬ И НЕ ЧИСТЫМ НО ОН СЕЛ В МЕЛЬБУРНЕ ТЧК ВСЕ СДЕЛАНО
ВСЕ ВОЛНЕНИЯ ПОЗАДИ ТЧК ПОКЛОН И ПРИВЕТ ОТ СТУДЕНТОВ
И РАБОТНИКОВ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ ШКОЛЫ АМСТЕРДАМА

Между всеми этими поздравлениями нас приглашали со всех концов Австралии, из Новой Зеландии и Тасмании посетить на нашей машине разные места. Мы обменялись по этому поводу несколькими телеграммами; если бы мы приняли все эти приглашения, то остались бы в Австралии ещё по меньшей мере на месяц. Однако программу нашего возвращения уже утвердили, вылет из Мельбурна назначили на 1 ноября и мы полетим обратно в Ост-Индию вдоль юго-восточного побережья Австралии. Так что нам пришлось отклонить почти все приглашения, как бы жаль нам ни было.

Понедельник, 29 октября.

Вечером в честь прибывших в Мельбурн участников давали гала-показ оперетты «Гостиница “Белая лошадь”» в театре Её Величества; его посетили сэр Макферсон Робертсон и экипажи. Наша группа несёт красно-бело-синий флаг, а напротив нас, в ложе, украшенной «Юнион Джеком», сидят наши друзья Чарльз У. А. Скотт и Том Кэмпбелл Блэк. После представления нас поздравил на сцене сэр Макферсон

Мемориальная табличка в здании терминала аэропорта Схипхол к десятилетию первого перелёта из Нидерландов в Ост-Индию

Торжественная церемония в Схипхоле: в минуту прибытия «Аиста» в Мельбурн у монумента «Амстердам — Батавия» подняли флаги

«Аист» и зарубежная пресса (фотоколлаж 1934 года)

Робертсон, и нам самим пришлось выйти и сказать несколько слов публике; это, конечно же, передали по радио. Когда попадаешь в поле зрения публики, приходится становиться мастером на все руки: иногда мы играем в кино, иногда стоим на сцене главного театра Мельбурна. Если так пойдёт дальше, то мы станем артистами всех жанров. Оставшиеся дни заполнены официальными и другими приёмами, поздравлениями, речами и выступлениями на радио, но мы заботимся и о том, чтобы наш самолёт был готов вовремя, с отличной помощью Королевских Австралийских ВВС.

Вторник, 30 октября, день.

«Аист» снова готов к вылету и блестит как зеркало[36]. Мы делаем пробный полёт, всё вроде бы в отличном состоянии. Испытаны приборы и радио; всё работает прекрасно, двигатели тоже.

Среда, 31 октября.

Это наш последний день в Мельбурне. Все прилетевшие участники приглашены на обед в здании парламента штата Виктория, за которым последовал парадный проезд по городу Мельбурну. Чарльз Скотт и Кэмпбелл Блэк едут впереди, за ними мы, за нами Роско Тёрнер, Клайд Пэнгборн и их радист Ридер Николс. Наши пассажиры Теа Раше, Домение и Гилиссен едут в четвёртом автомобиле, за ними следом новозеландцы МакГрегор и Уолкер, которые долетели за семь с половиной суток на своём «Майлз Хоуке». Замыкает молодой австралиец Джимми Мелроуз. Он прибыл в Мельбурн тем же утром на своём DH.80A. Этот юный смельчак пролетел в одиночку от Лондона до Мельбурна меньше, чем за 11 суток.

Кавалькада привлекает внимание; всё движение встало. Улицы запружены народом, толпа аплодирует соперникам

[36] Гражданские коммерческие самолёты Douglas DC-2 и DC-3, а также некоторые другие, в 1930-е годы обычно не окрашивались, поэтому они были серебристыми и в чистом виде блестели почти как полированное серебро или хромированная сталь. Это, в том числе, породило оборот «серебряные крылья».

Торжественный проезд через Мельбурн. В первом автомобиле Скотт и Кэмпбелл Блэк, за ними экипаж «Аиста». В третьем автомобиле — Роско Тёрнер и его люди

После гала-показа оперетты «Гостиница “Белая лошадь”» в театре Её Величества в Мельбурне, сэр Макферсон Робертсон поздравляет участников гонки. У микрофона —Парментие.

в крупнейшей в мире воздушной гонке. Энтузиазм огромен и нам иногда приходится туго, когда люди толпятся у наших машин, чтобы поздравить нас лично.

Когда мы поворачиваем за угол, молодая австралийка вскакивает на подножку автомобиля и поздравляет меня крепким поцелуем. Однако до меня немедленно доходит, что это произошло под прицелом множества фотоаппаратов и кинокамер, поэтому ценность такого сюрприза сразу несколько уменьшилась. Несколькими улицами дальше, где стоит целая армия фотографов, девица решила повторить этот фокус, но я подумал, что с меня хватит и теперь очередь Молла. Замечу, что губная помада у барышни негодная: нам пришлось потрудиться, чтобы оттереть эту красную краску с наших щёк.

В здании парламента нас ждёт очень тёплый приём, а за обедом, конечно же, последуют обычные речи, которые произносят все участники гонки.

Забавный случай произошёл, когда настала очередь юного блондина Мелроуза. Он ничуть не стеснителен, но просто не знает, что сказать. Через несколько мгновений, заполненных совершенной тишиной, молодой австралиец произнёс: «Простите, господа, но я действительно не знаю, что сказать. Скотти, может, предложишь что-нибудь?».

Однако нам скоро пришлось откланятся, потому что в два часа нас ждут в аэропорту для обзорных полётов со множеством чиновников и гостей.

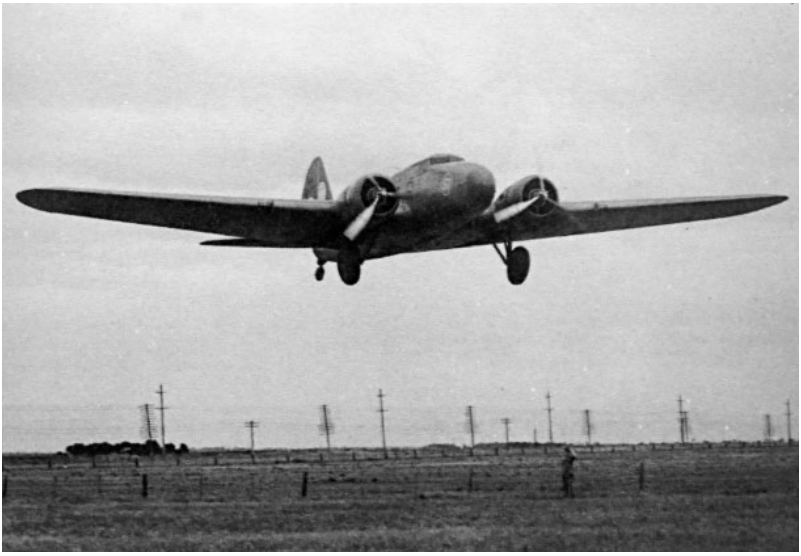
Перед началом этих полётов сэр Макферсон Робертсон произнёс перед нами в аэропорту краткую речь и наградил всех четверых золотой медалью МакРобертсона. Приятный подарок от сэра МакРобертсона. Из уважения к работе KLM, он также передал золотые медали нашим трём пассажирам, которых мы везли по маршруту Лондон — Мельбурн. После этой краткой церемонии мы выполнили несколько обзорных полётов над Мельбурном и окрестностями. Среди наших пассажиров, кроме мистера и миссис Робертсон, были наши друзья Скотт и Кэмпбелл Блэк, и многие гражданские и военные чины. Мэр Олбери тоже

приехал в Мельбурн, чтобы впервые в своей жизни подняться в небо — на «Аисте».

Вечером мы поужинали с голландским обществом. В радиостудии я произнёс в микрофон прощальную речь для штата Виктория, потом собрал чемоданы и отправился спать.

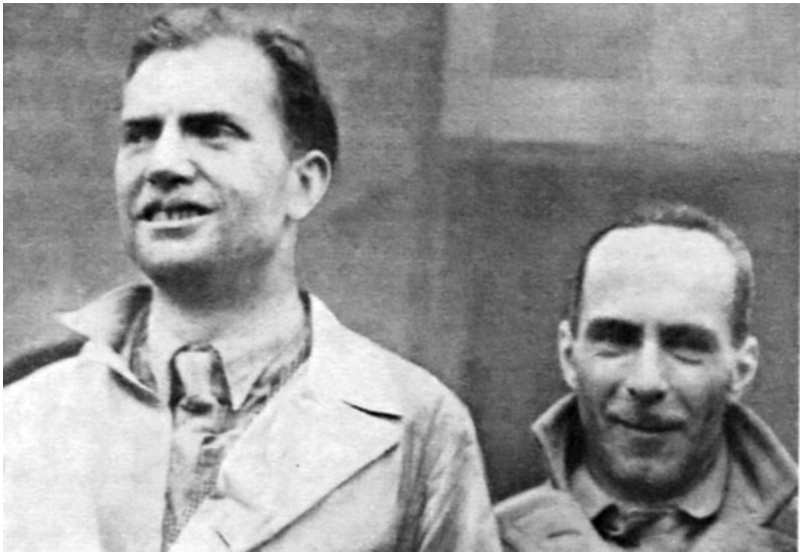
Следующим утром мы приехали в аэропорт рано. Нас провожали множество друзей и знакомых. Под громкие аплодисменты «Аист» покатился по перрону и в половину девятого мы снова в воздухе. Начался обратный путь.

Скотт и Кэмпбелл Блэк сажают свою «Комету» в Мельбурне спустя 71 час после вылета из Милденхолла



«Боинг» полковника Роско Тёрнера и Клайда Пэнгборна прибыл в Мельбурн через 2 ¾ часа после «Аиста»

Ч. У. А. Скотт и Т. Кэмпбелл Блэк
Наверху: перед вылетом из Милденхолла
Внизу: по прибытии в город Мельбурн после славной победы



XIII.
В СИДНЕЙ, НОВЫЙ ЮЖНЫЙ УЭЛЬС

Четверг, 1 ноября.

Пролетая в последний раз над мельбурнскими домами, мы благодарно вспоминаем сердечное гостеприимство, с которым нас встретил этот город. Наш салон полон пассажиром. Фройляйн Теа Раше, которой понадобилось задержаться в Мельбурне, оттуда начнёт своё трансамериканское путешествие, так что на обратном пути мы будем скучать по приятной и общительной компаньонке. Однако её место заняла другая дама, леди Хакетт Моулден из Аделаиды, которая будет с нами до самого конца. Наши друзья Домение и Гилиссен, конечно же, снова с нами; их воспоминания от Мельбурна тоже очень приятны.

Роско Тёрнер и Клайд Пэнгборн летят с нами в Канберру, где они приглашены на обед правительством Австралии. Новозеландская авиатрисса Джин Баттен летит с нами до Сиднея. Более того, на борту с нами наш представитель полковник Копман, представитель Королевской Пакетботной Компании (КПМ) г-н А. Баккер и несколько репортёров. Мы пообещали пролететь над Олбери, сделать

короткую остановку в Кутамундре, заглянуть в гости к австралийскому правительству в Канберру и днём прилететь в Сидней.

Погода благоприятная: отличный день, чтобы лететь невысоко и поразглядывать пейзаж. Полёт над лесистыми горами не монотонный и через час мы уже над городом Олбери. Низко кружа, мы видим, что все жители высыпали из домов нас поприветствовать; с улиц и крыш нам машут на прощанье. Конечно мы делаем несколько кругов почёта над ипподромом. Сейчас, с воздуха, клочок земли, где мы стояли с «Аистом», кажется совсем небольшим и мы отчётливо видим следы наших колёс на зелёном ковре травы.

Господин Баккер от имени KLM и экипажа написал несколько прощальных слов городу Олбери. Мы пролетели низко над ипподромом и сбросили это письмо, завёрнутое в наш красно-бело-синий флаг, рядом с трибунами. К сожалению, на ипподроме никого, но мы думаем, что письмо найдут позже.

Развернувшись в последний раз над городом, где нас так тепло приняли, мы берём курс на Кутамундру. Это, на самом деле, большой крюк. Но в ту ночь, когда мы не смогли долететь до Мельбурна из-за плохой погоды, тамошний аэродром был, как и в Олбери, освещён фарами автомобилей и факелами. Сотни человек провели под дождём несколько часов, пока не узнали, что мы безопасно сели в Олбери. Поэтому мы решили, что не можем отказаться от приглашения городского совета и местного аэроклуба, и пообещали подсесть в Кутамундре по пути в Сидней.

Мы продолжаем лететь на северо-восток. Скоро горы остались позади и мы летим над низинами. Последствия необычно сильного ливня всё ещё заметны. Реки везде вышли из берегов и затопили большие участки земли. Аэродром в Кутамундре большой и в хорошем состоянии. Если бы нам не удалось сесть в Олбери, мы конечно бы добрались туда без больших проблем. Кутамундра — не просто важная железнодорожная станция, но и узел будущей британской воздушной линии из Англии в Австралию.

Отсюда будут открыты отдельные линии в Мельбурн и Сидней.

«Аист» прибыл в аэропорт Кутамундры примерно в 11 утра под восторженный рёв тысячной толпы. Нас немедленно провели на платформу с микрофоном. На сцену выходят различные чиновники; Роско и Джин Баттен тоже сказали речи и, наконец, нам самим выдалась возможность сказать несколько слов благодарности людям за тёплый приём.

Спустя полчаса мы снова на борту и под овации воодушевлённой публики «Аист» поднимается в воздух. 35-минутный перелёт над Австралийскими Альпами — и мы в Канберре, столице. Город, которому всего лишь около десяти лет, застроен в основном правительственными зданиями. Мы делаем небольшой круг над зданием парламента и дворцом генерал-губернатора, и садимся на прекрасном аэродроме.

Машины отвезли группу в гостиницу, где мы сперва слегка освежились, а затем Роско, Пэнгборн, Молл и я в компании г-на Баккера отправились в здание парламента. Мы отобедали с министрами и депутатами; нам оказали все возможные почести. Роско Тёрнер в ответной речи выразил надежду, что такие скоростные перелёты сделают людей ближе и не нужно будет более «разжигать войну» — это замечание встречено всеобщим одобрением. Неудивительно, что наши слова на фоне выдающегося красноречия депутатов парламента прозвучали бледновато.

После обеда мы возвращаемся в аэропорт, где мы прощаемся с нашими друзьями Роско Тёрнером и Клайдом Пэнгборном. Они вернутся в Мельбурн на другом самолёте. Там «Боинг» погрузят на пароход, который доставит их обратно в Калифорнию.

Снова гудят двигатели и мы начали последний сегмент этого дня, в Сидней. Мы летим над так называемыми Голубыми горами — высокими хребтами, наводящих страх на пилотов, вынужденных летать этим маршрутом в плохую погоду. Но нам с погодой очень везёт и с попутным ветром «Аист» оказался в Сиднее меньше чем за час.

Сидней построен на низких холмах, которые простираются через половину залива. Это столица штата Новый Южный Уэльс; с воздуха он один из самых красивых, что мы видели. В середине залива — очень высокий мост, соединяющий две части города.

К югу от города мы увидели аэропорт Маскот — уникальное название. Посреди участка сооружена мощёная полоса по американской системе. Ровно в три часа «Аист» на неё сел.

Здесь тоже огромный интерес и большой энтузиазм. С некоторой неохотой мы вскоре снова стоим на высоком помосте, нас поздравляют и чествуют в третий раз за этот день. Но этот приём такой же тёплый и искренний, как и предыдущий.

Вечером мы ужинаем с Генеральным консулом Нидерландов в Австралии господином Сталем и его супругой госпожой Сталь; кроме нас присутствуют ещё господин и госпожа Баккер и несколько наших соотечественников. После обеда прибыли дипломаты и нас представили посланникам, думаю, всех цивилизованных стран мира, отчего возник небольшой языковой конфуз. Но всё прошло хорошо, не считая того, что таксист, который вечером вёз нас обратно в гостиницу, заблудился и изрядно повозил нас по тупикам. Наконец мы добрались и насладились заслуженным отдыхом.

Следующим утром мы посетили контору КПМ, которая сейчас больше похожа на офис KLM. Люди разбирают тысячи писем, адресованных «Аисту» из Голландии, и которые должны вернуться их отправителям-филателистам.

КПМ нам очень помогли, пока мы были в Австралии. Нас ждут стопки писем и телеграм, но в нашем распоряжении все работники, чтобы побыстрее разобраться с самой важной корреспонденцией. Утверждена программа обратного перелёта: завтра мы летим в Брисбен, послезавтра в Порт-Дарвин, а потом проведём два дня на острове Бали. Мы так медленно летим обратно в основном затем, чтобы дать нашим дорогим пассажирам, господам

Домение и Гилиссену, для которых перелёт «туда» был вроде ускоренного кинофильма, возможность рассмотреть Голландскую Ост-Индию, а ещё как следует испытать самолёт Дугласа в разных точках регулярного ост-индского маршрута.

Днём экипаж «Аиста» держит в гостинице совет; её администрацию, которая оказалась несколько ошарашена сильнейшим вниманием к нам, стоит держать в курсе дела наилучшим образом. Пять часов вечера — и мы на коктейле, организованном в нашу честь КПМ. Там нас представили по очереди примерно трёмстам гостям. Кажется, что пальцы на моей правой руке стали прямоугольными, но вечеринка была очень хороша.

Затем выступление на радио и, наконец, приятнейший обед с принимающей стороной, господами Баккером и Ламмертцем, и их семьями. К сожалению у нас не получится задержаться в Сиднее, хотя это красивый город и мы хотели бы его посмотреть. Надеемся, что скоро вернёмся.

Приятная компания в отеле в Мельбурне. Слева направо: Ридер Николс (радист «Боинга»), Том Кэмпбелл Блэк, Ян Молл, Чарльз Скотт, Куне Парментие, полковник Роско Тёрнер

Экипаж «Аиста» в мэрии Мельбурна. Сзади — консул Нидерландов полковник Г. Райт

XIV.
ЧЕРЕЗ КВИНСЛЕНД ДО СЕВЕРНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Суббота, 3 ноября.

Утром мы едем на аэродром Маскот. Многие друзья и голландцы из диаспоры ждут нас, чтобы посмотреть на вылет. Наш самолёт вызывает большой интерес и многие, под присмотром г-на Баккера, осматривают его внутри, пока экипаж подписывает фотокарточки. Поскольку мы обещали быть в Брисбене в три пополудни, вылететь нам надо не позже 12:30. Экскурсии прекратились в 11:15 и самолёт выкатывается. Мы прощаемся с нашими знакомыми и благодарим Сиднейский аэроклуб за техническую помощь и содействие. Мы прощаемся с нашими друзьями из КПМ с искренним «Увидимся потом».

Нам нужно лететь. Даже самая симпатичная девушка во всём Сиднее больше не получит наших автографов. Мы поднимаемся на борт и «Аист» снова летит. Мисс Джин Баттен, отважная пилотесса, взлетела на своём DH.60, чтобы нас сопроводить, но из-за нашего позднего вылета и разницы скорости наших самолётов её план не удался. Тем не менее, мы очень ценим такое внимание.

Трасса Сидней — Брисбен пролегает вдоль восточного берега Австралии. Пейзаж невероятно красив, высокие горы на западе и синий океан на востоке. Мы не можем принять множество приглашений остановиться по пути. Однако мы обещали пролететь низко над городам Ньюкасл, Графтон и Лисмор, чтобы население хотя бы с земли посмотрело на наш самолёт. Однако над Ньюкаслом крайне низкая облачность, и нам лучше остаться над ней, так что жителей этого города мы разочаровали. У Графтона, однако, мы снижаемся и довольно долго летаем низко над домами. Мы совершенно об этом не жалеем, потому что вид сверху очаровательно красив. Всё покрыто жакарандовыми деревьями, целиком фиолетовыми. Это резко контрастирует с другими красками ландшафта и придаёт виду особый шарм. В Лисморе и вокруг мы тоже видим жакаранды.

Наши пассажиры наслаждаются природными красотами не меньше нас. Кроме Домение, Гилиссена и леди Моулден, у нас на борту директор «Авиалиний Новой Англии» мистер Робертсон и наш соотечественник полковник Копман. «Авиалинии Новой Англии» — австралийская авиакомпания, которая обслуживает в том числе и маршрут Сидней — Брисбен.

На подходе к Брисбену ван Брюгге связался с пароходом КПМ «Новая Зеландия». Этот корабль, вышедший утром из Брисбена в Сидней, сейчас в Мортонском заливе и просит, по возможности, низкий пролёт. Мы с радостью выполняем эту просьбу. В заливе к северу от Брисбена, мы заметили клуб дыма и через несколько минут сделали несколько низких проходов над этим прекрасным белым пароходом КПМ. Реет голландский триколор и с нам машут с палуб «Новой Зеландии». Потом мы возвращаемся к Брисбену, пролетаем над городом и в три часа садимся в аэропорту Арчерфилд.

Кажется, что всё население Брисбена встречает нас в аэропорту. Собрались тысячи людей и судя по выкрикам, доносящимся от ограждений, за которым собралась публика, Голландия тут тоже представлена.

Общее фото экипажей-победителей у «Боинга» Роско Тёрнера с автографами каждого. Слева направо: Принс, ван Брюгге, Парментие, Кэмпбелл Блэк, Скотт, Молл, Тёрнер, Пэнгборн, Николс.

Теа Раше фотографирует мэра Олбери Альфреда Боу

Приём организован блестяще. Как только самолёт поставлен под охрану, мы с Моллом идём за принимающей делегацией и снова текут потоки красноречия. После официальной церемонии мы подходим к зрителям и, наконец, нас угощают чаем в клубном доме.

У отеля в городе меня караулит армия репортёров. Когда интервью окончено, я иду к себе в номер, откуда с помощью полковника Копмана мы рассылаем множество телеграмм. По изучении маршрута следующего дня мы решаем, что раз он длиной почти в 3000 километров и мы хотим прибыть в Порт-Дарвин засветло, то из Брисбена нам надо вылететь до рассвета.

Визит в Брисбен был бы неполноценным без речи на радио. Трое наших пассажиров, которые, похоже, подружились со многими людьми, в отличном настроении, и их появление в эфире оглушительно успешно. Нидерландский консул в Брисбене, г-н Харт, угощает нас ужином в гостинице, которому добавили пикантности предложения наших пассажиров. Леди Молден спросила меня, не против ли я взять на борт кенгуру. Думаю, что это отличная мысль, если, конечно, пассажиры будут заботиться об этом жителе Австралии. Гилиссен взял на себя добычу зверя, вызвал такси и исчез. Когда ужин закончился и гости прошли в бальный зал, Гилиссен внезапно появляется на сцене с кенгуру на руках. Это маленький вид, валлаби, едва больше зайца. Симпатичное создание, которое глядит на ярко освещённый зал большими испуганными глазами. Начинается серьёзная дискуссия: «Как назвать кенгуру?». Я не жду её окончания и отправляюсь в постель, дав неведомо какой по счёту, но последний за день автограф. Завтра ранний подъём и долгий путь.

Нас разбудили в три часа утра, взлететь мы хотим в четыре. Когда наши машины приехали на аэродром Арчерфилд, ещё темно. Ангар, где стоит «Аист», окружён плотной толпой. Наш водитель непрестанно сигналит, пытаясь через неё проехать, и дошло до того, что нас так плотно окружила публика, что мы не можем двинуться ни вперёд,

ни назад. Вот мы и застряли без движения. Мы вежливо, но твёрдо просим чуть разойтись, чтобы машина смогла подъехать к ангару, но сквозь крики и овации нас не слышат. Все хотят наших автографов, но в такой толпе это, конечно, невозможно.

Наш водитель вышел из машины и мы вынуждены ждать полчаса. Нам жаль этого драгоценного времени, которое мы могли бы провести в счастливом сне. Появилась полиция и с большим трудом нам удалось попасть в ангар через боковую дверь. Пока грузили чемоданы, нас с Моллом несколько раз сфотографировали в ангаре с молодой австралийской кинодивой. Это было затруднительно, поскольку мы предположительно должны были смотреть на это прелестное дитя с улыбкой. Но быть всё время «с улыбкой по жизни» отнюдь не просто. Даже эта австралийская красотка не возместит нам упущенного времени и не вернёт шанса прилететь в Порт-Дарвин засветло.

Как только отсверкали фотовспышки и прожекторы, я прошу открыть ворота ангара, чтобы выкатить самолёт. Однако полицейский сержант сообщил мне, что ему и десяти его подчинённым не удаётся расчистить место перед ангаром и придётся ждать подкрепления. Я пытаюсь ему втолковать, что мы не можем больше ждать в Брисбене, нам сегодня лететь 3000 километров и прошу его обратиться к толпе так, чтобы люди разошлись по своей воле. Тем временем ворота открылись и «Аист» выкачен. Несмотря на всю толкотню нам удаётся докатить машину до поля. С трудом мы поднимаемся на борт. К сожалению, попрощаться с друзьями нет никакой возможности.

Но двигатели мы так не запустим. Толпа напирает и неприятных инцидентов не избежать. Из кабины я кричу, что винты крутятся и прошу их расступиться. В качестве предупреждения я, с выключенным зажиганием, проворачиваю стартером левый двигатель. Это действует лучше слов и люди почтительно отступают. Скоро наши «Циклоны» заработают, но пока они не прогреты, вылететь мы не можем. Публика, хоть и отступила уважительно

от винтов, стоит широкой дугой перед носом; дороги нет. Это утро уже потребовало всего нашего терпения, а Порт-Дарвин в 3000 километров.

Мне приходит мысль; такой случайный момент прозрения, какой случается в жизни у всякого. Я аккуратно поворачиваюсь на левом двигателе на четверть круга и плотно обжимаю тормоза. А теперь, парни, газуем. Машина стоит на тормозах как упрямый осёл, а вращающиеся на скорости винты дуют назад мощнейшим потоком воздуха, как гигантский вентилятор. Результат фантастический: шляпы и кепки взмывают в воздух и паникующая толпа ломится назад. Теперь повернуть хвост и получился широкий проезд. «Аист» быстро пробегает через этот просвет и мы катимся на другой конец поля. Спустя час после расчётного мы, наконец, взлетели.

До Клонкарри 1500 километров. Из-за задержки мы не можем себе позволить низкий пролёт над городком Тувумба примерно в сотне километров от Брисбена. Мы немедленно поднимаемся на 3000 метров и летим над горами Бунья, красными в лучах рассвета. Потом мы летим над однообразной засушливой австралийской глубинкой.

Наши пассажиры, не выспавшиеся из-за всех торжеств, получают шанс восполнить упущенное. Скоро в салоне царит глубокий сон. Не спит только кенгуру, и иногда скачет по проходу огромными прыжками. Зверёк совершенно спокоен, обнюхивает все места под сиденьями и иногда грызёт стоящие в хвосте лавровые венки, напоминающие о тёплом приёме. Это точно не повседневная еда австралийского животного.

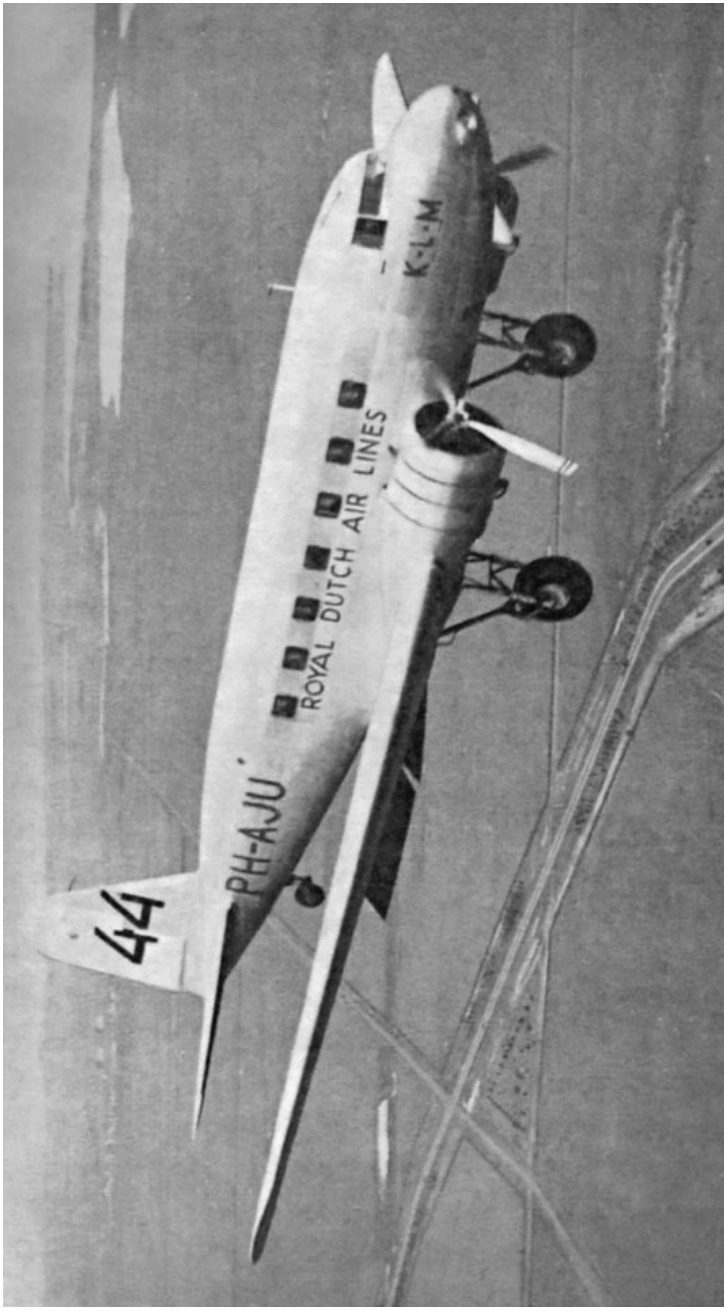
Главная часть кенгуру — необычно длинные и мускулистые задние лапы. Обычно он сидит прямо, опираясь на хвост. Передние же лапы крошечные и используются скорее как руки. Животное быстро движется вперёд большими скачками, приземляясь после каждого на задние лапы и хвост. Всякий раз это идеальная посадка на три точки, какой позавидуют многие пилоты.

Полёт проходит штатно и спустя три часа мы пролетаем над железной дорогой от восточного побережья до Лонгрича. Это показывает, что мы держим среднюю скорость 300 километров в час. Ещё через час мы пролетаем мимо города Уинтон, где построен аэропорт. Ровно через пять часов полёта мы над городом Клонкарри, где мы останавливаемся и на обратном пути. С воздуха — не самое впечатляющий вид: немного маленьких домиков под цинковыми крышами.

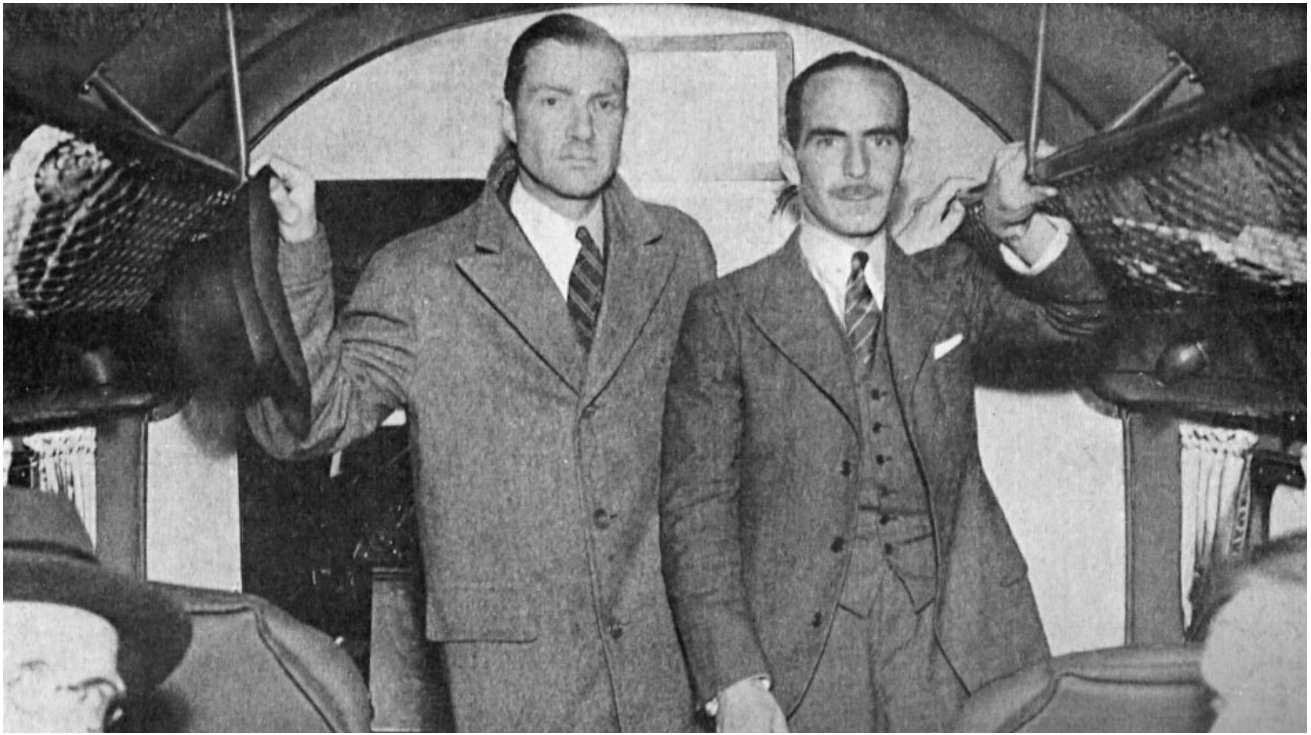
На снижении термометр, указывающий забортную температуру, снова резко подскакивает. При выходе из самолёта мы будто попадаем в летний Багдад. Нам, однако, подали холодные напитки, и пока в баки течёт бензин, в термосы льётся холодный лимонад. Спустя 45 минут всё готово и начинается второй этап. Благодаря отличной погоде и благоприятным ветрам у нас как раз появился шанс добраться до Порт-Дарвина к закату. Это особенно важно, потому что радиослужба, устроенная специально для гонки МакРобертсона, больше не работает. Так что теперь нам нужно пролететь 1 380 километров своими силами без пеленгов и без права сесть мимо конечной точки, Порт-Дарвина. Так что лететь надо аккуратно и замерять снос каждые 15 минут, что ночью невозможно.

За час до Дарвина погода портится. Муссонные облака заставляют нас лететь на высоте 1 000 метров, а сильные ливни напоминают, что мы приближаемся к экваториальной зоне. Сложностей, впрочем, нет, видимость ещё хорошая и наконец мы летим над железной дорогой, которая приводит на в Порт-Дарвин. Приземляемся примерно в 4 часа пополудни по местному времени. Здесь влажная и душная жара. Из-за недоразумения наш прилёт рассчитали на час позже и теперь мы вынуждены ждать бензовоз, едущий из города. Машины везут пассажиров и багаж в гостиницу. Кенгуру заперт в ящике и тоже едет.

Поскольку ангар всё ещё строится, «Аист» остаётся снаружи. В землю вкручены якоря, к которым привязаны законцовки крыла. Неизвестно, будет ночью буря или нет.



«Аист» заходит на посадку после демонстрационного полёта над Мельбурном. Шасси и закрылки выпущены. Снимок со спортивного самолёта.



Чарльз У. А. Скотт и Том Кэмпбелл Блэк в качестве пассажиров «Аиста» в обзорном полёте над Мельбурном

Проверив и смазав двигатели, Принс их накрывает на случай дождя. Потом приезжает бензин и начинается заправка.

Наконец салон прибран, всё готово и мы тоже едем в город. Единственный «отель» в городе — крохотный деревянный домик, который едва ли можно назвать отелем. Трое из нас спят в маленькой тесной комнатушке; остальных разместили в другой комнате в компании троих или четверых посторонних людей, иногда между незнакомцев. Водопровода нет, единственный туалет — сарай во дворе, куда гости стоят в очереди. Однако других вариантов тут нет и приходится мириться с тем, что есть.

Нас посетили несколько репортёров. В Австралии принято выступать на прощание перед прессой, выезжая из страны или даже из штата. Мы воспользовались этой пресс-конференцией как возможностью в очередной раз поблагодарить народ Австралии за сердечное гостеприимство в штатах Виктория, Новый Южный Уэльс, Квинсленд и на Северной Территории. Оказывается, в Порт-Дарвине ещё нет собственной радиостанции, так что по крайней мере нас не пригласили сказать речь.

Когда звонит колокольчик к ужину, мы идём в наспех устроенную столовую. Жара безумная, мы уставшие и липкие от пота. Однако когда кто-то из гостей попытался войти в «обеденный зал» без пиджака, персонал вежливо указал ему, что это «первоклассное мероприятие» и без пиджака нельзя. Принс, по ошибке взявший не тот чемодан, вынужден одолжить у кого-то пиджак, чтобы соответствовать правилам заведения.

После еды мы не в настроении сразу идти в душные спальни. Мы прохлаждаемся на деревянном балконе, растянувшись в плетёных шезлонгах.

Ван Брюгге, наш «председатель», заставляет нас своими байками о морских приключениях забыть о жаре. Иногда его корабль застревал во льдах, так что им приходилось пробивать путь «до самого горизонта»; в другой раз пароход вышел из Батавии в густой туман. Спустя три

дня туман внезапно развеялся и выяснилось, что они всё ещё ошвартованы в Батавии — забыли отвязать кормовой швартовый трос.

Байки всё крепчают. Австралийцы, которые было слушали их с искренним интересом, сообразили, что эти истории «подлинные и достоверные». Время от времени раздаётся добрый хохот.

Однако группа редеет и вскоре дарвинский «отель» погружается в мирный сон.

XV.
СНОВА В ОСТ-ИНДИИ

Тимор — Ломбок — Бали

Утро понедельника, 5 ноября.

В шесть утра мы снова на аэродроме и пока самолёт готовится к вылету, на востоке светает. Несмотря на жару и примитивный ночлег, которые нам пришлось выдержать в Порт-Дарвине, спали мы хорошо. Ночью, похоже, был сильный дождь, поверхность земли мягковата. Как только достаточно рассвело, мы покатились. Оторвались после длинного разбега и не без труда; похоже, что нашему самолёту неохота покидать австралийскую землю. Но двигатели продолжают петь свою знаменитую песню. Как настоящий аист, «Аист» подбирает ноги и вскоре последний кусок Австралии, мыс Пойнт-Чарльз, остался позади. Погода неплохая: облачность сильная, но видимость хорошая.

Мы поднялись над кучёвкой на 3 500 метров и летим прямо на Купанг, на южную оконечность острова Тимор. Сегодняшний пункт назначения — остров Бали, где

мы проведём лишний день. В Купанге и Рамбанге у нас будут промежуточные остановки, чтобы заправиться и взять почту. Примерно через час полёта ван Брюгге на связи с радиостанцией в Купанге и по метеосводкам нас ждёт хорошая погода. Я отдаю управление Моллу и иду в салон, чтобы узнать, остался ли ещё у Принса кофе в термосах.

Открыв дверь в салон, я учуял неприятный запах. Пассажиры тоже с подозрением водят ноздрями. Что бы это могло быть? Из-за того, что на высоте воздух холодный, задвижка вентиляции закрыта. Но даже её открытие, наполнившее салон свежим воздухом, не убрало неприятный запах. Вдруг наш дружок-кенгуру выпрыгивает из-за кресла и весело скачет по салону. Это и раскрыло секрет. Леди Моулден, всегда баловавшая животное, теперь смотрит на него с ужасом. С некоторыми мы усилиями мы ловим негодника и в наказание запираем его в хвосте салона. Это, однако, никак не решает проблему и нашему австралийскому другу, по общей просьбе пассажиров, придётся сойти при следующей посадке. Спустя два с половиной часа полёта над Тиморским морем мы медленно снижаемся. Вскоре видно землю — это юг острова Тимор. Ещё мы отчётливо видим остров Роте, отделённый от Тимора одноимённым проливом. Пролетая над аэродромом Купанга, мы видим, что люди тут приготовились праздновать. Везде реют флаги, а маленькое бамбуковое служебное здание ярко украшено. Спустя ровно три часа после вылета из Дарвина «Аист» прибыл на территорию Нидерландов.

Интерес европейцев и местного населения огромен. Стоит нам выйти из самолёта, как на нас надели венки и триумфально провели в аэродромное здание. Хлопают пробки от шампанского. Нас поздравляют различные чиновники и мы по очереди рассказываем о перелёте. Примечательно, как внимательны к нам в этих дальних голландских колониях. Играет весёлая местная музыка, инструменты сделаны самими музыкантами. Представители разных туземных племён ждут снаружи и показывают нам весьма интересные местные танцы.

К сожалению, в Купанге мы можем пробыть не больше часа. Так что мы потихоньку думаем о вылете. Почта погружена, но войдя в самолёт мы внезапно вспоминаем о кенгуру.

Однако избавиться от ставшего лишним пассажира мы решаем ответственно. Молл знает, что делать. Он говорит с некоей дамой и сообщает ей, что на борту у нас животное, от которого мы хотим избавиться. «Если вы трижды не угадаете, что это за животное, оно станет вашим»,— говорит Ян Молл.

— Конечно же, обезьяна,— отвечает дама.

— Неверно.

— Тогда определённо попугай.

— И снова неправильно.

— Ну тогда, должно быть, австралийский медведь.

— Вы трижды ошиблись, так что я вам покажу,— тоном победителя говорит Молл, вынув из ящика кенгуру и дав его в руки удручённой даме.— Теперь он ваша собственность, мадам!

Так что в Купанге на Тиморе теперь есть свой австралиец. Надеемся, что он привыкнет к климату и остров будет ему хорошим домом. Австралийские пилоты, садящиеся в Купанге по пути домой, смогут поприветствовать своего соотечественника.

Попрощавшись и поблагодарив купангцев за внимание и приём, мы снова завели двигатели «Аиста» и через несколько минут взлетели. Теперь наш груз — цветы и венки, и немного жаль, что мы высадили кенгуру — ему было бы, чем подкрепиться. Но вместо этого прыгучего зверя мы взяли в Купанге ещё одного пассажира, так что в салоне снова четверо. Новичок — капитан Барнард, инспектор «Имперских Авиалиний», который будет нашим попутчиком до Сингапура.

После прощального круга над купангским аэропортом мы берём курс на северо-запад. Мы не летим прямо в Рамбанг, а хотим сначала показать нашим пассажирам прекрасный остров Флорес. Однако, перелетев через море Саву, мы с сожалением видим, что этот гористый остров

плотно закрыт облаками, так что пейзажа почти не видно. Однако и сквозь облака мы видим три цветных озера — Тиву-Нуа-Мури-Коох-Таи, Тиву-Ата-Мбупу и Тиву-Ата-Поло. Эти озёра расположены на высоте почти 1 700 метров над уровнем моря, на вулкане Килимуту, на севере гор Бара. Вода в них разных цветов — в одном тёмно-красная, в другом синяя, в третьем — светло-зелёная. Эти краски странно контрастируют с зеленью джунглей и белой массой облаков, окружающих горные вершины. Яркие лучи тропического солнца добавляют этому чуду природы особый шарм.

Мы продолжаем полёт вдоль южного берега острова Флорес, проходим острова Ринча и Комодо, а потом летим над Сумбавой. Облачность усилилась и мы, к сожалению, почти не видим острова. Горные вершины на юге Сумбавы невелики, самая высокая — всего 1 050 метров. Мы медленно снижаемся, проходим горы Додо, Гинале и Уток. Над проливом Алас видим восточный берег острова Ломбок. Спустя три с лишним часа после вылета из Купанга «Аист» пролетает над посадочной площадкой Рамбанг. Это протяжённый аэродром; ветер дует поперёк полосы, поэтому заходить на посадку нам придётся под углом с боковым ветром. Посадка мягкая. Подкатившись к заправке, мы слышим восторженную овацию.

Как и в Купанге, здесь тоже огромный интерес. Снова речи и шампанское. Поскольку нам ещё лететь дальше, этот драгоценный напиток мы можем едва пригубить. Примечательно, что даже здесь, где связи с внешним миром почти нет, люди знакомы с подробностями всей гонки МакРобертсона и с интересом за ней следили. Очевидно, что прибытие самолёта на эти изолированные острова — особенное развлечение. Так что продление ост-индского маршрута в Австралию многое значит для Рамбанга и Купанга. В конце концов, авиапочта, которую доставляют из Голландии в Сурабаю за девять дней, до этих островов доходит спустя ещё 10..14 дней на пароходах КПМ. Когда KLM получит разрешение на продление маршрута

до Австралии, время в пути от этих отдалённых мест до Явы сократится всего до одного дня.

Поскольку на Бали бензина для наших двигателей нет, мы должны здесь заправиться так, чтобы хватило до Сурабаи. По окончании заправки снова знакомое «от винта!», крутятся пропеллеры, пожимаются руки, и, когда все снова на борту, мы отправляемся на Бали.

Лететь всего 150 километров. На Бали два хороших аэродрома, Герокгак на северном берегу и Денпасар на юге. Мы берём курс на последний, расположенный на полуострове Тафель Хук[37]. Мы летим над Ломбоком на высоте 1 000 метров, проходим остров Нуса и через полчаса полёта в третий раз за день выпускаем шасси. Южнобалийский аэропорт расположен примерно в 10 километрах от Денпасара, популярного среди туристов места. Аэродром сам по себе в хорошем состоянии, но в восточной части полосы есть резкий уклон.

После обычного приёма с поздравлениями от резидента и других чиновников, мы швартуем самолёт. Ангара здесь пока нет, так что «Аисту» придётся провести две ночи под открытым небом. Нас приглашают переночевать у разных денпасарских чиновников. Меня приютил помощник резидента Янсен. Как только самолёт закрыт и поставлен под охрану, мы отправляемся по домам. Из-за выигрыша в часовых поясах при полёте на запад мы прибыли аккурат к подаче особого рисового блюда, которое нам очень нравится.

Днём мы ездим на машинах вокруг Денпасара, посетив и старые королевские могилы. Для этого нужно спуститься в глубокий овраг. Тропинка такая крутая, что заметная часть лестницы вырезана в скалистом грунте. Леди Молден, которая уже немолода, боится, особенно потому, что тропинка скользкая из-за дождя. Но балийцы знают что делать. Быстро нашлось старое кресло, к которому привязали бамбуковые шесты, и портшез готов.

Возвышаясь над головами восьми невысоких, но крепких балиек, леди Молден под цветастым зонтом, наклонённым

[37] Современное название — Букит.

над её головой, снисходит в пропасть как истинная королева. Это необычная процессия и леди Молден потом честно призналась, что ей было далеко не так спокойно, как у нас на борту, особенно на самых крутых участках скользкой дорожки.

Вечером КПМ в балийском отеле угостила нас великолепным ужином. Потом мы посетили балийский танец, исполненный сотней танцоров. Это удивительное представление в мерцающем свете множества масляных ламп, имитирующее битву с обезьянами, очень нам понравилось. Нас весьма впечатлила сосредоточенность и выразительность местных артистов.

На следующий день мы отправились на ещё более долгую автомобильную экскурсию по Бали, посещая разные храмы и другие достопримечательности. Поразительно, как развито здесь сельское хозяйство и как балийцы пускают в дело каждый клочок плодородной земли. Хотя мы уже видели немалую часть колонии, это путешествие было одним из самых красивых. Поездка к горе Батур особенно интересна. В Кинтамани нас накормили отличным обедом. Оттуда открывается замечательный вид на вулкан Гунунг-Батур и близлежащее озеро. На склоне и в долине отлично видна застывшая лава последнего извержения. Прекрасная панорама: в ясную погоду на востоке можно увидеть самый высокий пик острова, трёхкилометровый Гунунг-Агунг (он же Пик Бали).

По возвращении в Денпасар мы посетили местного правителя, Анак Агунга Негару Гианьяра, потомка одной из древних балийских королевских семей. Во дворце нас приняли очень гостеприимно. Анак Агунг велел показать нам балийские танцы и театральное представление, в котором играли самые знаменитые туземные актёры. И нас снова поразила развитость балийской культуры. Впечатление только усилили музыканты гамелана[38].

[38] Традиционный индонезийский оркестр, в первую очередь на островах Ява, Сунда, Бали. Состоит из перкуссионных инструментов, в основном металлических (металлофоны, разнообразные гонги и тарелки), барабанов «кенданг», джембе, флейты. Состав от десяти до нескольких десятков музыкантов.

Когда я днём вернулся в уютный дом г-на Янсена и его супруги, я обнаружил, в числе прочего, телеграмму от полковника Копмана из Мельбурна, в которой он поздравил меня с получением первого приза в гандикапе. Несмотря на потерю десяти часов и то, что нам пришлось выгрузить всю поклажу, мы всё равно получили первое место в гандикапе. Наше гандикапное время на маршруте Лондон — Мельбурн оказалось совсем не таким хорошим, но в то же время это наглядная демонстрация того, что «дуглас» — отличный самолёт, на котором мы спокойно пролетели по крайней мере до Шарлевилля. Роско Тёрнер получил второй приз в гонке на скорость, а Кэткарт Джонс — третий. Юному Джимми Мелроузу достался второй приз в гандикапе.

Вечером денпасарское общество устроило вечеринку. В саду юные балийские девушки танцевали под ритмы гамелана, а европейцы — под ритмы западного джаза.

Благодаря дружелюбию местных властей и тех, у кого мы жили, мы за малое время увидели больше Бали, чем смогли бы в любом другом случае. Мы очень признательны им за это, потому что шансы побывать там снова у нас невелики. И я тепло вспоминаю гостеприимство помощника резидента и госпожи Янсен.

XVI.
ПРИЁМ НА ЯВЕ

Среда, 7 ноября.

Мы вылетели с Бали в половину девятого по местному времени, попрощавшись с нашими друзьям. Мы хотим сесть на аэродроме Дармо около Сурабаи ровно в десять часов. По различным сообщениям мы ожидаем, что на Яве прибытие «Аиста» вызовет ажиотаж. Ещё мы получили много телеграмм с просьбами пролететь над некоторыми местами. Мы летим вдоль южного берега Бали к Баньюванги, над которым сделали несколько кругов. Потом мы пошли над железной дорогой через Крикилан на Джембер. На Алун-Алун, большой площади в центре города, люди выстроились в слово HULDE (слава), весьма творческий и приятный знак внимания. Мы низко пролетели над толпой, воодушевлённо нам махавшей, после чего продолжили полёт.

Пролетев между хребтами Тенгер и Ян, мы достигли Мадурского пролива и прошли Пасуруан без пятнадцати десять. Спустя десять минут увидели аэродром Дармо. Хотя мы вроде бы уже знаем, каков может быть интерес к нам, нас всё равно удивило огромное количество людей около аэропорта. Перед посадкой мы покружили над Сурабаей.

Пока «Аист» рулил в сторону ангара, полицейский кордон, видимо, больше не смог сдерживать восторженную толпу. Это опасно: если толпа приблизится к самолёту, то наши винты могут наделать бед: от восторга люди забывают об осторожности. К счастью, мы выключились вовремя, а полиция и морские пехотинцы смогли сделать нам узкий коридор возле двери, чтобы нам удалось выйти. Когда мы закрыли самолёт, а комитет встречающих собрался подвести нас к микрофону, зрители столпились снова. Тысячи хотят пожать нам руки, мы потеряли друг друга и нас поглотило людское море.

Несколько морпехов, понявших всю серьёзность, поднимают нас на плечи и расчищают дорогу через плотную массу людей. С трудом мы добираемся до ангара, куда нас хотя на время спрятать для безопасности. Позади ангара есть отгороженная канатами площадка, где стоят три спортивных самолёта сурабайского аэроклуба. За этими канатами мы ненадолго почувствовали себя спокойно. Но спустя недолгое время толпа стала напирать так, что стоящим ближе всего к нам пришлось переступить через ограждение. Нам не осталось ничего, кроме как взобраться на один из самолётов и ждать развития событий.

Когда овации немного утихли, я пытаюсь убедить зрителей немного расступиться и дать нам пройти. Помогло! Наконец мы смогли выбраться из ангара и подобраться к встречающим. Аудитория, наконец, успокоилась достаточно, чтобы можно было начать официальную церемонию. Выступили мэры Сурабаи и Маланга, командующий базой морской авиации и другие чиновники, после чего мы поговорили в микрофон сами.

Я благодарю за восторженный приём и сообщаю, что только что мы пережили самые стеснённые 15 минут за весь наш перелёт. Молл соглашается. Ван Брюгге радуется: «Будь у меня хвост, я бы им вилял!». Последним выступил Принс, который работал в морской авиации и уже встретил нескольких старых знакомых, и он особенно благодарит морпехов за то, как они спасли нас от толпы.

Прибытие в аэропорт Дармо в Сурабае на обратном пути — самый опасный момент за весь перелёт из Лондона в Мельбурн и обратно в Амстердам.

В ближайшие полчаса тому парню, который нёс его на плечах, точно не позавидуешь.

«Аиста» закатили в ангар и, выгрузив багаж, мы едем в город. Пока зрители медленно расходятся по домам, начался сильный тропический дождь, многим намочивший костюмы. В лобби отеля «Оранье» мы встречаемся с нашими пассажирами леди Молден, Гилиссеном, Домение и капитаном Барнардом, которых мы совершенно потеряли в толпе. Шампанского тут тоже хватает. Приходит весёлое настроение и говорится несколько речей. Потом мы расходися по номерам. Я начинаю с интервью новостному агентству «Анета» о нашем перелёте в Австралии. День прошёл за обсуждением подробностей перелёта с представителем KNILM. Нам говорят, что в других городах Явы тоже большой энтузиазм и, заучив урок Сурабаи, я отправляю телеграмму в Батавию, в которой настаиваю на специальных мерах безопасности в Семаранге, Калиджати и самой Батавии.

Мы очень тронуты отзывчивостью наших соотечественников и той сердечностью, с которой нас везде встречают и чествуют. Но как командир воздушного судна я должен в первую очередь думать о безопасности и о том, что нам ещё лететь в Голландию, а потому переутомляться тоже не стоит.

Честно сказать, из-за всей суматохи, которая царит после нашего прилёта в Мельбурн, я чувствую себя более уставшим, чем при пролёте финишной черты после происшествия в Олбери. Когда мы узнали, что в Батавии с речами собираются выступать больше сотни человек, мы занервничали. Иногда хорошего тоже бывает чересчур. Более того, приходит в голову мысль: а что мы такого сделали, чтобы это всё заслужить? Конечно, мы знаем, что мы хорошо пролетели и произвели неплохое впечатление в международной авиагонке. Но ведь мы и наши коллеги летаем в Ост-Индию и обратно каждую неделю, и будь на нашем месте другой ост-индский экипаж, не сделали бы они то же самое и так же?

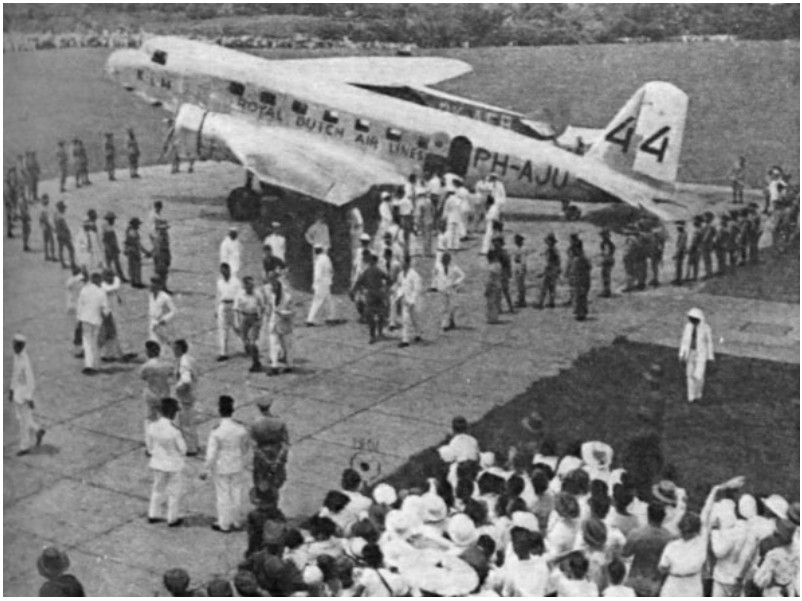
Мы представляем, что люди рады нашему результату. Мы тоже довольны тем, что пришли вторыми на коммерческом авиалайнере, хотя задержка в Олбери, где мы потеряли десять часов, слегка остужает пыл радости. Мы не ожидали такого воодушевления и интереса, какие видели сегодня утром. Так что это почти немного слишком, и мы неловко переглядываемся.

Проезд по городу, назначенный на пять часов, отменили из-за дождя, и это дало нам возможность часик подремать. Но отдохнуть не удаётся: посетители всё идут и идут с букетами цветов и просьбами дать автограф. Вечером нас пригласили на ужин в Симпангское Общество, где было много чиновников. Потом посетили ещё несколько клубов, где нас снова чествовали и приняли в почётные члены. Наконец, после этого утомительного, но незабываемого дня, нам удалось добраться до кроватей.

На следующее утро мы готовы к вылету в восемь утра. На сегодня конечная точка — Батавия с посадками в Семаранге и Калиджати. Несмотря на «мокрый» сезон, погода кажется неплохой, местами муссонные дожди, но в целом видимость хорошая. Поскольку мы обещали низкие пролёты над несколькими городами, мы летим под облаками.

В Сурабае у нас добавилось ещё двое пассажиров до Батавии, так что на борту теперь десять человек. Через полчаса полёта мы покружили над Чепу, а ещё через полчаса увидели Семаранг. На рейде стоит несколько пароходов КПМ и, покружив над ними, мы увидели клубы пара, приветствием вырывающиеся из свистков. Потом Принс выпускает шасси и «Аист» аккуратно садится на весьма небольшую площадку.

Здесь тоже тысячи людей стоят вдоль ограждения и, когда я разворачиваю самолёт, чтобы перерулить к началу полосы, я вижу, что здесь тоже люди начали выбегать на поле. Опасаясь давки, как в Сурабае, я останавливаюсь и возвращаюсь к концу полосы. Это заставляет самых восторженных зрителей немного растеряться, а полиции даёт возможность увести людей обратно за ограждения. Только



Приём на Яве — прибытие в аэропорт Тжилилитан в Батавии

Интерес к посадке на аэродроме Андир в Бандунге

после того, как порядок полностью восстановлен, «Аист» аккуратно подкатывается к платформе и глушит моторы.

Под громкие аплодисменты, к которым мы, пожалуй, уже привыкли, на нас надевают цветочные гирлянды, вручают нам приветственные адреса и так далее. Мы тоже выступаем с речью и постепенно нам всё сложнее её как-то разнообразить. Весь приём отлично организован и идёт по плану.

Спустя 40 минут мы снова взлетаем. Теперь мы летим вдоль северного берега Явы и проходим города Пекалонган и Тегал. Возле Чиребона мы ищем сахарный завод, над которым нас просили покружить во многих поэтично составленных письмах. Потом выяснилось, что мы, к сожалению, летали не над той фабрикой! В Чиребоне нас приветствует, размахивая флагами, большая толпа.

Потом мы пролетаем гору Чиремай, где попадаем под несколько сильных ливней, а потом над джунглями около Субанга, где до сих пор каждый год отстреливают немало тигров. Потом наблюдаем Калиджати. Это военный аэродром, который раньше активно использовался Департаментом авиации для учебных полётов. Именно здесь Янек Молл получил свои первые уроки лётного мастерства и он до сих пор хранит добрую память об этом месте. Площадка большая и в отличном состоянии. Как и в других точках раньше, здесь тоже большой интерес. Военные лётчики Департамента авиации показывают групповой полёт.

В одном из ангаров, заброшенном Департаментом авиации, повесили праздничные украшения, поставили стулья и выставили прохладительное. От имени округов Паманукан и Чиасем нас приветствует по-английски мистер Адамс, а за ним помощник резидента Пурвакарты. Последним выступил с очень остроумной речью г-н де Фрис. Помимо прочего, он сказал: «Я могу сказать, что был удивлён, когда вы в телефонном разговоре в Мельбурне ответили его превосходительству министру Колейну, что вы не думаете, что совершили что-то выдающееся. Если бы я мог встрять в тот разговор, я бы вам крикнул: “Тогда вы ничего в этом не понимаете, господин хороший, и ничего не знаете о полётах”».

По окончании торжеств по случаю нашего прибытия в Бандунг я благодарю за тёплый приём

Это был самый простой и потому, наверное, самый приятный приём из всех, на которых мы успели побывать. Поэтому мы хотели бы использовать возможность сказать несколько слов благодарности за прекрасное гостеприимство.

Из-за всех этих кругов почёта над разными местами, мы больше не можем задерживаться. Спустя добрых полчаса «Аист» опять в воздухе и через двадцать минут мы кружим над Тжилилитаном, аэропортом Батавии. Вокруг, как и в наш предыдущий визит, всё бело от людей, но пешая и конная полиция поддерживает порядок. Мы выпускаем шасси и садимся.

Самолёт немедленно убран в ангар. Все чествования будут не на аэродроме, а вечером в городе. Однако мы на машинах проезжаем по территории мимо восторженной толпы, а потом немедленно едем в отель «Дес Индес».

За обедом мы встретили множество знакомых, становится шумно. Днём нужно разобраться со множеством дел и мы, наконец, утвердили программу обратного перелёта. Завтра мы вылетаем в Бандунг, где пробудем несколько дней, чтобы как следует перебрать двигатели, а вылет домой запланирован на 14 ноября. До Багдада мы пойдём обычным маршрутом; потом, по приглашению турецких властей, через Алеппо полетим в Анкару, столицу Турции. Потом через Афины обычной трассой до Амстердама, где нас ждут 21 ноября в два часа пополудни.

Обсуждения занимают много времени. Когда в пять часов под окнами моего номера оркестр начинает играть задорный марш, это сигнализирует мне, что надо сесть в машину для турне по Батавии. Но я ещё не готов, а работа важнее, поэтому я приношу извинения оргкомитету, передаю командование парадом Моллу и трое членов моего экипажа встречены аплодисментами батавийской публики.

В восемь часов мне нужно быть в радиостудии NIROM для 15-минутной речи, которая потом через КВ-передатчик

PHOHI уйдёт в Нидерланды, где её примут в AVRO[39] для передачи в голландские гостиные.

На подготовку времени почти нет, но я попробую с этим справиться. Торжественная церемония будет в здании военного общества «Конкордия». Представитель KNILM господин Нювенхейс, члены торжественного комитета и экипаж «Аиста» будут на сцене, где расставлены микрофоны, а в зале — тысячи восторженных зрителей. Число выступающих этим вечером сократили до примерно двух десятков.

Восторг аудитории непередаваем и когда первый выступающий, председатель Королевской Голландской Ост-Индской авиационной ассоциации, инженер М. Х. К. Фрееде, вышел к микрофону, в аудитории было отнюдь не тихо. Второму докладчику тоже сложно, потому что даже с громкоговорителями его слов было не разобрать. По просьбе комитета я прошу тишины и всеобщего содействия, чтобы всё шло по программе. Однако это помогает лишь ненадолго и когда очередной выступающий хочет выйти на сцену и с опаской подходит к микрофону, аудитория начинает петь известную ободряющую песню.

Однако во время выступления регента Батавии царит полная тишина. Он говорит несколько простых, но искренних слов и хочет, чтобы местное население выразило свои чувства песнями и музыкой. Хор местных учащихся поёт специально сочинённую песню под мелодичный аккомпанемент гамелана. Это глубоко впечатляет всех присутствующих.

Остаток вечера куда тише и последним выступил г-н Нювенхейс, среди прочего зачитавший письмо от генерального консула Англии, мистера Фитцмориса, в котором тот поздравил KLM и экипаж «Аиста» с перелётом до Австралии. Г-н Нювенхейс вручил цветы присутствующей в зале леди Фитцморис и поздравляет леди Молден как первую пассажирку, летящую из Австралии в Лондон. Мы благодарим всех за незабываемый вечер, который заканчивается пением «Вильгельмуса».

[39] NIROM — Вещательная корпорация Нидерландской Ост-Индии. PHOHI — подразделение Philips для радиовещания на Голландскую Ост-Индию. AVRO — нидерландская радиовещательная организация.

Приём у Его Превосходительства генерал-губернатора в его дворце в Бейтензорге

Утром пятницы, 9 ноября, в 9 утра мы на аэродроме Тжилилитан, греем двигатели «Аиста». Полетим в Бандунг через Бейтензорг[40] в сопровождении эскадрильи Департамента авиации. Эскадрилья взлетает аккуратным строем под командованием лейтенанта Роллера, после чего взлетает и «Аист». Над Батавией истребители летят по бокам от нашего самолёта, как москиты вокруг мясной мухи. Курс на Бейтензорг проходит над холмами, где стоит генерал-губернаторский дворец, над которым мы делаем круг почёта, потом вокруг горы Геде, и через Сангга Буана над плоскогорьем Прианган.

Над Бандунгом эскадрилья делает роспуск и по одному истребители садятся, пока «Аист» делает несколько кругов над городом и над территорией аэродрома. Потом мы снижаемся и перед тысячами зрителей «Аист» садится в аэропорту Андир в Бандунге. Восторг тут непередаваемый. Нас засыпают цветами и гирляндами. Мэр Бандунга, командущий отрядом ВВС и прочие официальные лица произносят речи.

Когда церемония закончилась, «Аист» закатили в ангар рядом с «Зимородком»; пассажиры с экипажем отправились в город процессией с оркестром во главе.

В отеле «Прианган» ещё одна церемония, а потом обед со множеством чиновников. Меню выглядело так:

***Д**еликатес от KLM:*
тост со свежим маслом

***О**йя из хвоста олберийского кенгуру*
в соусе «мадера»

***У**никальное филе хека «Голиаф Принс»*
с молодым картофелем

***Г**овядина на гриле*
а-ля королева Вильгельмина

[40] Индонезийское название — Богор. Основан в 1746 г. нидерландским генерал-губернатором Густавом Виллемом ван Имхоффом путём объединения голландского поселения с дворцом и девяти прилегающих местных деревень.

Листья сельдерея из Бетюве
с картофелем «Аэроклуб»

Ангельский поцелуй для нашего Парментие:
паштет из фуа-гра

Специальное блюдо от Молла

Десерт-мороженое от марконista ван Брюгге
Фруктовая тарелка
Кофе[41]

Всё было очень вкусным — даже суп «из хвоста кенгуру».

Приём в Бандунге устроили великолепный, а вся программа церемонии организована на отлично. После обеда у нас свободное время, а вечером в нашу честь дали праздничный ужин в обществе «Конкордия».

В субботу, 10 ноября, экипаж вместе с г-ном и г-жой Нювенхейс отправился в Бейтензорг на приём у Его Превосходительства генерал-губернатора Голландской Ост-Индии йонкера г-на Б. К. де Йонге. Дорога из Бандунга в Бейтензорг весьма живописна. Губернатор принял нас очень сердечно и выступил с искренней и трогательной речью.

За этим следует обед в бейтензоргском клубе, после чего мы вернёмся обратно. Теперь у нас есть несколько

[41] Тот случай, когда нужно сделать большую сноску и привести оригинал (см. следующую страницу). Пришлось прибегнуть к некоторой натяжке, и слегка пофантазировать, подставляя себя под обвинения в непотребном толмачестве — но живых свидетелей того обеда уже точно не осталось, проверить не выйдет. Выкинуть этот пассаж из перевода вовсе — сродни преступлению и нельзя.

Первое блюдо — скорее всё же «ойя» (olla), род испанской похлёбки в горшочке, а не «олио» (по-итальянски «масло»). Вполне возмжно, что изначально тут ошибка или автора, или наборщика. Наименование“Uni de merluche” тоже двоякое: это определённо филе хека, но есть подозрение, что тут игра слов «единственный в своём роде». Отдельно стоит отметить, что переводчик с голландского на английский не смог перевести меню с сохранением всех шуток и заглавных букв. Русский перевод лучше передаёт суть оригинала.

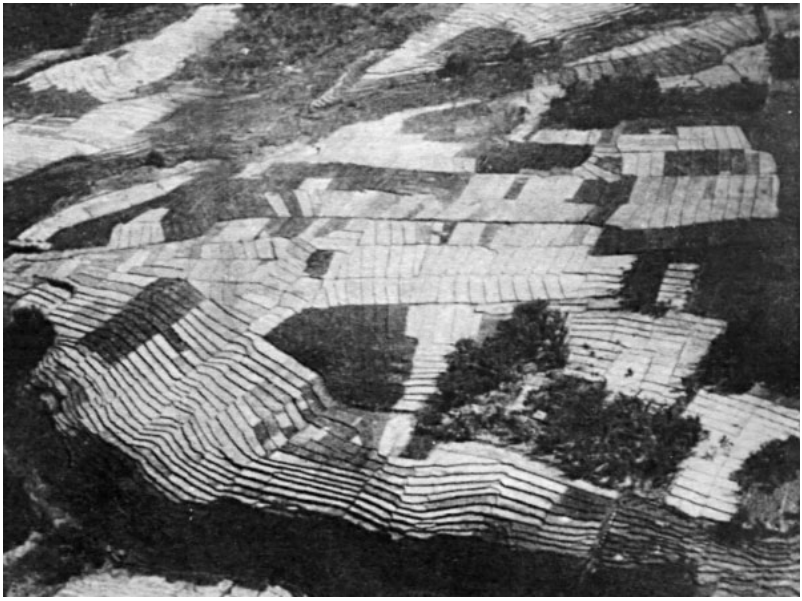
Бетюве — территория в нидерландской провинции Гелдерланд, известная садоводством.

До 1950-х годов радиотелеграфист в Нидерландах назывался «марконист» по фамилии общепризнанного (за исключением быв. СССР) изобретателя радиотелеграфа Гульельмо Маркони. В других случаях в этом переводе используются более привычные читателю «радист» или «радиотелеграфист».

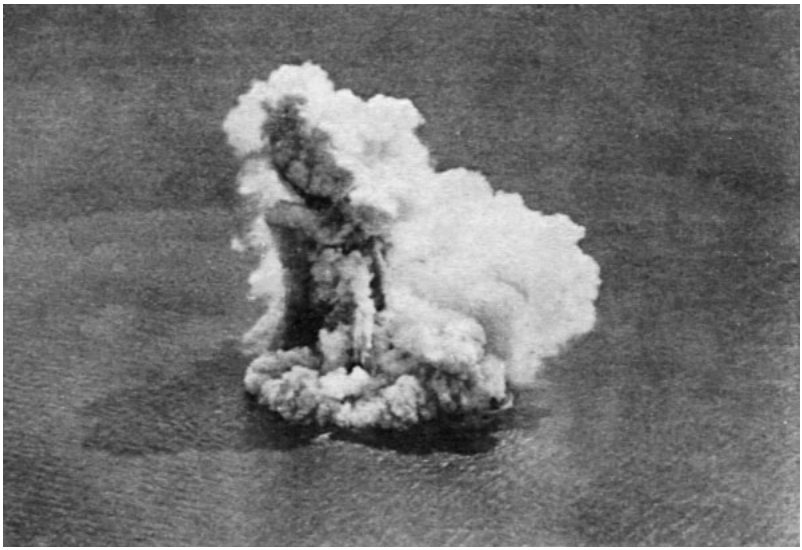
дней на отдых и решение всяких вопросов. Двигатели тщательно перебраны, а самолёт внимательно обслужен технической службой KNILM. Некоторые приборы заменены, испытательный полёт над аэродромом Андир в Бандунге подтверждает, что снова всё в порядке.

Писем и телеграмм, доставляемых мне в гостиницу, снова столько, что я не успеваю читать их лично и вынужден взять секретаря, чтобы вычленить самое важное перед вылетом в Голландию. Но всё равно в Бандунге нам удаётся расслабиться и, оглядываясь на наше триумфальное турне по Малым Зондским островам и Яве, и на то, как нас везде принимали и чествовали, я ещё глубже понимаю, как вся Ост-Индия нам сопереживала и сколь велик интерес её населения к авиации. Сердечность, с которой нас везде встречали — лишнее подтверждение тому, что чествуют не только нас четверых, но также и KLM, а голландская авиация может с уверенностью смотреть в будущее.

Délices à la K.L.M.
Toast et beurre frais
Olio de Queue de Kangourou d'Albury
au Madère
Uni de Merluche „Goliath Prins"
Pommes nouvelles
Grillade de Béhague
à la Reine Wilhelmine
Lames de Céleris de Betuwe
Pommes Aero Club
Angels Kiss for our „Parmentier"
Pâté de Foie Gras
Spécialité de Mon. „Moll"
Coupe de Marconiste „Van Brugge"
Jardinière de Fruits
Café



Рисовые поля на плоскогорье Приангер, остров Ява



Активность вулкана Анак-Кракатау в Зондском проливе

XVII.
В ГОЛЛАНДИЮ

Среда, 14 ноября.

Наше путешествие домой продолжается в тот же день, когда в Голландию вылетает регулярный ост-индский рейс. Наш самолёт, благодаря заботе технической службы KNILM, снова чист внутри и снаружи, отполирован и сияет в лучах восходящего солнца.

К леди Молден и господам Домение и Гилиссену присоединится четвёртый пассажир до Европы, г-н Дудок ван Хел, а ещё несколько пассажиров купили билеты на более короткие промежуточные маршруты. Мы берём с собой «Аистпочту», предназначенную только для Голландии, а обычная ост-индская корреспонденция летит на «Зимородке»[42] под командованием капитана Беекмана, который через несколько часов вылетает в Сингапур. Конечный пункт «Аиста» на сегодня — Медан, полетим туда с посадками в Батавии, Палембанге и Сингапуре.

Вылет в четверть седьмого вызвал пристальное внимание. После обычного круга почёта я беру курс на Батавию, куда лететь всего ничего.

[42] Fokker F.XII PH-AIJ "Ijsvogel". Не путать с (почти) одноимённым Douglas DC-3-194 PH-ARY "Ysfogel", зав. номер 2021, потерпевшим крушение на заходе в Схипхоле из Берлина 14.11.1938. Тогда погибли 4 члена экипажа, включая КВС Йоханнеса Яна Дуймелара и второго пилота Виллема ван Гемерена, и две пассажирки. Причину катастрофы расследование установить не смогло.

Остаток почты с Явы погрузят в Тжилилитане, аэропорту Батавии. Размещение почты и груза потихоньку становится проблемой, которую нужно решать вдумчиво. Потом приходит врач с обычными формальностями, необходимыми для наших медицинских справок. Беглый осмотр убеждает доктора, что мы не подхватили никакой зловредной заразной болезни. Когда он спросил ван Брюгге о самочувствии, наш радист ответил: «Отлично, но, увы, к утренней овсянке мне сегодня не подали шампанского».

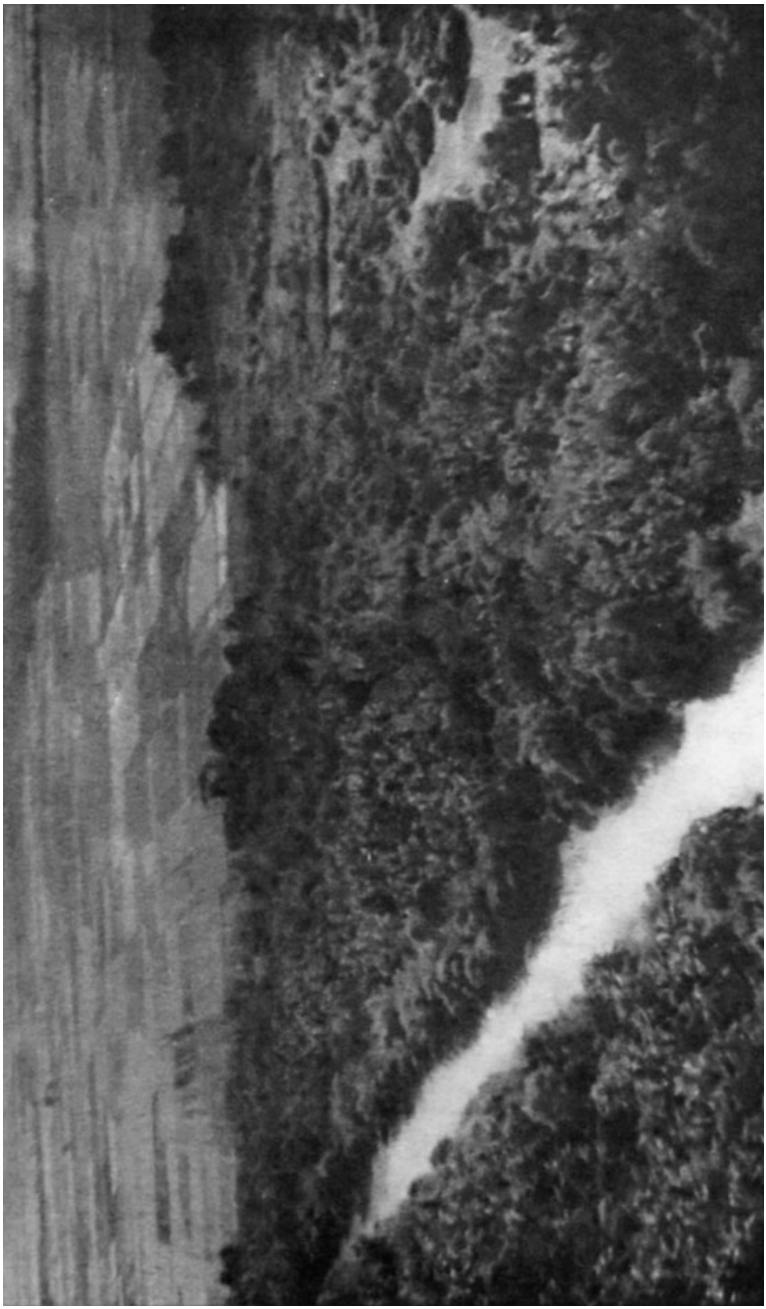
Наконец всё готово к вылету, мы прощаемся с KNILM и другими друзьями, которые нас провожали, и снова летим. Вот теперь похоже, что мы просто возвращаемся домой обычным ост-индским рейсом. Только куча гирлянд, сваленных в багажной сетке, напоминает нам о торжествах.

Прощальный круг над Батавией и скоро мы летим над морем Ява. Вскоре минуем Тысячу островов. У мыса Танджунг пересекаем линию восточного берега Суматры. Здесь, в провинции Лампунг, Мы иногда видели стада диких слонов в просветах джунглей, а в устьях рек живёт множество крокодилов. Но сейчас мы летим слишком высоко, чтобы разглядеть какую-нибудь жизнь джунглей. На борту «Аиста» люди не обращают большого внимания на пейзаж: Молл пилотирует, ван Брюгге получает телеграмму с борта парохода «Йохан ван Олденбарневелд» с пожеланием доброго пути домой, а Принс занят раздачей пассажирам и экипажу чашек горячего шоколада или бульона. Гилиссен пишет — думаю, он либо работает в газете, либо хочет потом издать книгу[43]. Домение читает письма, а леди Молден дремлет.

Тем временем «Аист» летит, и хотя двигатели работают в экономичном режиме, мы добрались до Таланг Бетуту, аэропорта Палембанга, меньше чем за два часа. Это узкое место, где сесть можно только с двух направлений. Впрочем, преобладающие ветры обычно дуют вдоль полосы, так что никаких хлопот у нас нет.

После посадки нам быстро напомнили, что у нас не обычный рейс из Ост-Индии — тысячи людей приветствуют

[43] Питер Гилиссен был банкиром, сыном основателя банка Gilissen.



Граница сумматранских джунглей («кудрявая капуста»)

нас, когда мы выходим из самолёта. Снова слышны речи разных чиновников. Дети поют песню об «Аисте», а потом «Вильгельмус». После этого я от имени экипажа благодарю всех за приём и после погрузки почты мы летим дальше.

По особому запросу мы взяли курс на Джамби. Несколько раз пролетаем низко над городом, люди нам восторженно машут. Потом поднимаемся в прохладу и над суматранской «кудрявой капустой» летим в сторону Сингапура. Несколько ливней над Малаккским проливом — единственное, что добавляет разнообразия. Через два с небольшим часа после вылета из Палембанга наблюдаем Сингапур и через несколько минут садимся на военном аэродроме Селетар.

Голландское общество этой английской колонии пришло нас поприветствовать. Множество маленьких голландских мальчиков и девочек поют песню об «Аисте» на манер народной песни «Пит Хейн». Голландский консул произносит речь. Потом нас угощают обедом Королевские ВВС. Английские офицеры очень гостеприимны, командир авиабазы и представитель «Имперских Авиалиний» произносят уважительные речи в адрес KLM.

В Сингапуре мы провели почти два часа. В четверть третьего двигатели снова работают и, попрощавшись, пассажиры заходят на борт. По пути в Медан нам всё равно нужно покружить над несколькими местами на восточном берегу Суматры, включая Танджун Балей и Кисаран.

Около пяти часов видим Медан. Даже издали заметно, что весь город вышел встречать «Аиста». Поскольку мы раньше встречались с жителями провинции Дели, мы не ждём от них ничего кроме восторга. Когда «Аист» встал перед ангаром и винты остановились, овации становятся оглушительными. Как только мы выходим из самолёта, нас ведут на сцену с микрофонами.

Сначала, впрочем, нам надо пройти через толпу, где нас хлопают по спинам со всех сторон, иногда немного сильнее ожидаемого. Наконец, слегка потрёпанные, мы поднимаемся на помост, где к нам обращаются, среди прочих, губернатор Восточной Суматры г-н ван Сухтелен

и губернатор Ачеха и зависимых территорий г-н ван Ахен. Он передаёт нам адрес, который перед этим зачитывает как глашатай. Этот документ прекрасно исполнен и на нём множество подписей. Мы можем на месте поблагодарить жителей Ачеха за этот добрый жест. Все речи передаются по радио.

Когда чиновники закончили выступать, мы процессией с оркестром во главе идём в город. На улицах Медана нас приветствуют жители. Пока мы дошли до отеля «Фермер», уже стемнело.

Вечером в нашу честь в отеле подан ужин. Атмосфера приятнейшая; потоки красноречия проливались ещё несколько раз. Однако экипаж «Аиста» не может засиживаться допоздна — завтра снова ранний подъём. В краткой речи мы благодарим восточный берег Суматры за приём и искусные почести. Триумфальная процессия по островам от Тимора до севера Суматры окончена.

Утром четверга, 15 ноября, «Аист» вылетает из меданского аэропорта на Бангкок. Пролетая над устьем реки Дели мы видим поднятые флаги кораблей и слышим их свистки. Потом поворачиваем на север через Малаккский пролив. Мы, увы, не можем выполнить просьбу голландской общины Пенанга и подсесть в Алор Сетаре: полоса там размокла из-за постоянных дождей, а рисковать задержкой мы не можем.

Летим дальше над джунглями Малакки и Сиамским заливом в Дон-Муанг, аэропорт Бангкока. Это поле, где несколько месяцев в году в сезон дождей нельзя было сесть, теперь оборудовано несколькими бетонными полосами. Через четыре часа и пятнадцать минут после вылета из Медана мы прибываем на военный аэродром около сиамской столицы. Посадка на твёрдую полосу прекрасна, но, к сожалению, до города добираться сложно. Дорога очень плохая и единственный способ попасть в город — поезд, а это очень долго.

К счастью, мы не собираемся в Бангкок, мы тут всего на несколько часов и потом пойдём дальше на Рангун. Несколько соотечественников приехали в Дон-Муанг, чтобы с нами

поздороваться. Тут же и посол Нидерландов, и министр обороны Сиама[44], и другие высокие военные чины.

Голландско-Сиамская торговая организация, наше агентство в Бангкоке, выступает принимающей стороной и мы наслаждаемся совместным обедом в офицерском казино. Министр произносит речь по-сиамски и вручает нам знаки почётных пилотов-офицеров Сиамского Управления Авиации. Затем выступает посланник, после чего я говорю «спасибо» (не по-сиамски) за помощь, которую нам всегда оказывает сиамская лётная служба.

Снова вылетаем в половину третьего. Небольшая неполадка электрического стартера левого двигателя заставляет нас раскручивать его вручную, отчего случилась задержка. Потом мы летим над диким сиамским высокогорьем, где, наверное, никогда не бывало ни одно живое существо, а потом над заливом Мартабан к Рангуну, городу буддистских храмов и пагод. На реке мы видим голландский корабль Яванско-Бенгальской линии, над которым делаем круг почёта. Однако когда мы садимся в Рангуне, оказывается, что нас встречает вся верхушка.

Пассажиры немедленно поехали в город, чтобы посмотреть достопримечательности. Пока заполняются топливные баки, а самолёт в ангаре, мы занимаемся разными делами. Да, ещё в Бангкоке к нам подсел пятый пассажир, американец мистер Поули, летящий в Амстердам.

Поскольку наш самолёт с 14 креслами на самом деле не переоборудован под ост-индский маршрут, необходимо снять два передних кресла. Теперь нам удобнее размещать багаж, а сложенные сиденья отправляются в хвостовой багажный отсек. Проблема электрического стартера левого двигателя, похоже, в бракованной угольной щётке, которая постоянно выбивает предохранитель, но Принс быстро соображает, что надо сделать.

Наконец мы тоже отправляемся в гостиницу. Приятно, что там есть ванны, и по прибытии мы первым делом их принимаем.

[44] Историческое название Таиланда.

Наши агенты в Рангуне, «Массинк и К°», устроили нам ужин в отеле «Усадьба Минто». Там много голландцев, весьма оживлённая компания. К сожалению я не могу оценить вечер во всей полноте, потому что отчаянно борюсь со сном. Наши друзья это прекрасно понимают и не затягивают вечеринку, чтобы мы могли спокойно встать рано утром.

Утром пятницы, 16 ноября, с первыми лучами зари мы снова в рангунском аэропорту Мингаладон. Сегодня у нас впереди почти 2 700 километров, а раз мы хотим показать нашим пассажирам Джодхпур, нам нужно туда добраться до наступления темноты. В шесть часов мы в воздухе курсом на Калькутту.

Маршрут начинается над низинами со множеством рисовых полей и рек, часть которых вышла из берегов. Горы, Араканский массив, начинаются у Хензады. Здесь ранним утром мы несколько раз видели на склонах так называемых «белых» слонов — их шкуры светло-коричневые и они очень редкие. Теперь долины скрыты низкой слоистой облачностью, над землёй поднимается туман, в Бирме и Бенгалии это зимой обычное дело. Мы низко пролетаем над аэродромом Акьяб, потом над Бенгальским заливом к дельте Ганга, напоминающей сверху острова Южной Голландии. Четыре часа назад мы вылетели из Рангуна прибыли в аэропорт Дум Дум около Калькутты.

После дозаправки полёт продолжается, на сей раз над таинственным Хиндустаном, Восточной Индией. Ещё через три часа «Аист» садится в Аллахабаде, где мы насладились прекрасным обедом в новом аэропортовом ресторане. Под навесом возле сарая мы обнаружили останки сгоревшего «Пандеръегеря»: запутанную груду металла с тремя полурасплавившимися двигателями. Мы снова порадовались везению Гейзендорффера, Ашеса и Пронка, которые выбрались из этой беды.

В два часа мы снова в пути. Участок от Аллахабада до Джодхпура довольно монотонный: чем ближе к Джодхпуру, тем суше климат и хилее растительность. Мы весьма

Храмовый комплекс Ват Арун в Бангкоке, столице Сиама

Пагода Шведагон в Рангуне, Бирма

рады, когда после трёх с лишним часов полёта наблюдаем скалу, где стоит Джодхпурская цитадель, от которой вдоль узких улиц расползаются белые дома. В отлично оснащённом аэропорту Джодхпура мы садимся ровно в пять пополудни.

Как только вышли пассажиры и выгружен багаж, мы устраиваем обзорный полёт по окрестностям для Его Высочества махараджи Джодхпура со свитой. Индийский князь Раджпутаны глубочайше интересуется авиацией. Он оплатил строительство и оборудование аэропорта, закупил несколько разных самолётов и сам берёт уроки самолётовождения. Его Высочество в восторге от планировки и удобства салона.

У пассажиров в это время была экскурсия по городу. Мы с ними встретились вечером за столиком в ресторане «Стейт-отеля», построенного по указу махараджи специально для авиации в нескольких сотнях метров от аэропорта.

В субботу, 17 ноября, мы вылетаем на заре, в пять утра, собираясь вечером поужинать в Багдаде. Но для этого нам нужно пролететь 3 200 километров и, чтобы прибыть к столу вовремя, стоит вылететь как можно раньше. По пути у нас остановки в Карачи, Джаске и Бушире.

Первый отрезок сегодняшнего перелёта занимает два часа. На аэродроме Дриг Роуд, где мы сели, построены большой ангар и причальная мачта для дирижаблей. Этот ангар предназначался для R101, погибшего несколько лет назад в Северной Франции. Теперь мачта и ангар ждут того цеппелина, который прилетит в Британскую Индия.

«Компани Эр Франс», наш агент в Карачи, обеспечила нам отменнейший «второй» завтрак, несмотря на ранний час. Господин Вейсман из отеля «Бристоль» лично приехал в аэропорт, чтобы проследить, чтобы мы ни в чём не нуждались. Еда такая вкусная, что мы провели за ней целый час.

Потом мы возвращаемся к самолёту, заводим двигатели и летим дальше. Через полчаса мы летим вдоль берега Белуджистана над Аравийским морем. Тиморского моря

боятся из-за акул, но искупаться в этой части Индийского океана нам бы тоже не хотелось, будь то Аравийское море, Оманский залив или Персидский.

Эти воды кишат акулами и всевозможной живностью, в основном большими скатами, рыбой-пилой и черепахами. Ещё тут встречаются кашалоты. А если вы видите над водой стаю чаек, то под ней точно косяк бурых дельфинов.

Берег Белуджистана состоит из странной формы скал; такое впечатление, что они появились из-за медленного локального подъёма земной поверхности, который привёл к оползням. Это удалённая и пустынная местность и едва ли можно предположить, что здесь живут люди. Однако полудикие племена, пробавляющиеся в основном рыбной ловлей, ютятся тут в землянках и мазанках. Иногда встречаются пальмы, которые едва выживают благодаря примитивной оросительной системе, берущей воду из обычно сухих речных проток.

Через три часа двадцать минут полёта мы садимся в Джаске, где нас за достойно накрытым столом ждёт господин Оттенс. Мы как следует налегли на пироги с рыбой и блинчики и снова взбодрились. Звучит весёлый смех, остроты сыпятся одна за другой. Но мы не можем тут сильно задерживаться, так что, наполнив наши желудки и баки «Аиста», мы снова в его родной стихии.

В районе Рас-эль-Куха, на Макранском берегу Персии, мы видим как взлетают сотни больших птиц, которых спугнул гул наших моторов. Хлопают мягкие розоватые крылья — это фламинго. Мы проходим Руус-аль-Джибаль[45] — суровые и негостеприимные скалы на оконечности Аравии, географически отделяющие Оманский залив от Персидского. Этот пейзаж меня всегда впечатляет: представьте себе, каково жить в таких отчаянно суровых местах.

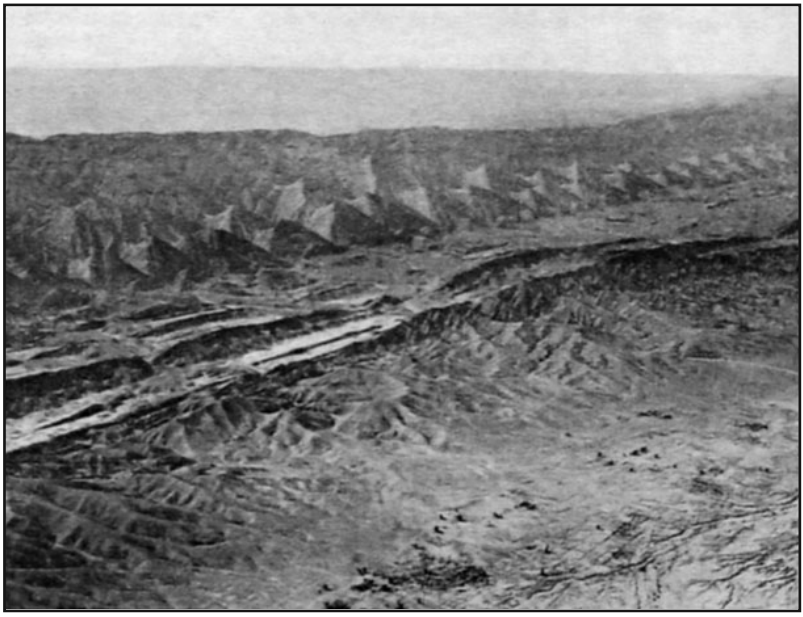
Над водой мы летим к Бендер-Ленге, а потом следуем берегом Персидского залива к Буширу, где садимся почти через три часа полёта. Бушир — важный персидский порт, намного крупнее Джаска, но такой же засушливый

[45] Полуостров Мусандам в Омане на южном берегу Ормузского пролива.

Река Иравади недалеко от Рангуна

Джожпурская цитадель

Джаск на берегу Персидского залива



Ландшафт Белуджистана

и неухоженный. Формальности таможенного, паспортного и карантинного контроля здесь отнимают немало времени.

Мы сели только на дозаправку, ничего не грузим и не выгружаем, но наши бумаги проверяют так дотошно, как будто на этом держится процветание Персидского царства, даром что персидская таможня нас досмотрела несколько часов назад в Джаске. Но затруднений нет. Наш заикающийся, но очень бойкий агент прекрасно обо всём позаботился, так что мы смогли вылететь спустя сорок минут.

Почти весь следующий час мы следуем вдоль берега Персидского залива, а потом над пустыней, где Тигр и Евфрат сливаются в Шатт-эль-Араб. Оттуда же на север из болотистой дельты течёт на север река Карун. Дальше над Месопотамией наш курс на Кут-эль-Амара лежит параллельно Тигру. Здесь много руин, самая знаменитая из них — арка Ктесифона примерно в 30 километрах от Багдада по Тигру. Вскоре проступает город из сказок Тысячи и одной ночи и в четверть пятого вечера местного времени мы садимся в прекрасном багдадском аэропорту.

Конечно же наши пять пассажиров хотят посетить город. Нам же надо заняться самолётом, поэтому мы остаёмся в аэропортовой гостинице, расположенной прямо в здании терминала. Как только мы закончили и самолёт допущен к завтрашнему вылету, возвращаются пассажиры — гостиница в городе им не понравилась. Кроме того, сегодня день рождения Домение, который нужно отметить вместе. Аэропортовый ресторан быстро приготовил ужин на девять персон. Вышло всё очень хорошо, в весёлой атмосфере и, по английскому обычаю, спели имениннику «Хороший он парень, мы так говорим!».

Из Багдада вылетели в воскресенье, 18 ноября, в семь утра, и пошли на Алеппо. Летим над жаркой сирийской пустыней; проходим Хадиту, откуда через Ар-Рутбу и Амман идёт нефтепровод в Дамаск, длина его почти 800 километров. Время от временем пролетаем над извилинами Евфрата. Интересна старая ирригационная система, остатки которой в очень печальном состоянии довольно часто

встречаются на реке. Она состоит из деревянных колёс, приводимых в движение течением реки; к ним приделаны вёдра. Вода выливается из вёдер в каналы на берегах, создающих по обоим берегам узкие полоски плодородной земли.

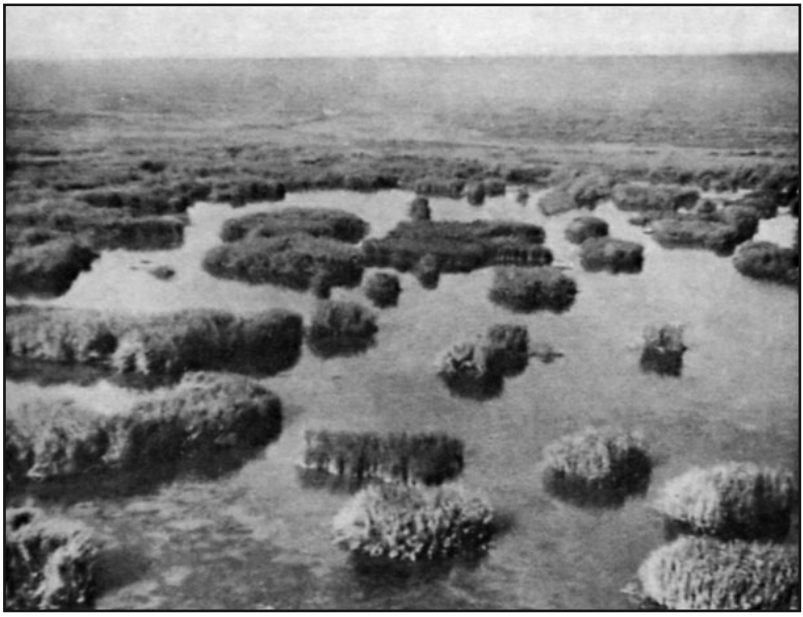
В пустыне мы иногда замечаем стада овец и верблюдов, охраняемых бедуинами, живущими в чёрных палатках. Ландшафт плоский, мы здесь можем сесть почти где угодно, но живущим в пустыне арабам можно доверять не всегда. Поэтому совершать аварийные посадки в пустыне в неизвестных местах настоятельно не рекомендуется. Нам, впрочем, нет причин это делать. Мы спокойно летим, проходим солёное озеро Эль-Джаббуль и через два часа пятьдесят минут после вылета из Багдада садимся в новом аэропорту Нейраб возле Алеппо.

Нас встречает нидерландский консул. Некоторым нашим пассажирам нужны турецкие визы — а это непросто. Нам нужно найти турецкое консульство и договориться, чтобы они для нас открылись в воскресенье. Пока ван Брюгге и Принс дежурят при самолёте и его заправляют, мы едем в старый город Алеппо и идём в турецкое консульство. Нашему консулу удалось сделать необходимые визы. Встречаемся с пассажирами в ресторане за вкусным завтраком.

По пути в аэропорт пассажиры хотят сделать некие покупки и исчезают в фабричном магазинчике. Для связанного временем командира воздушного судна это серьёзная опасность. Вязкий грунт, отказ двигателя или что-нибудь ещё в таком роде — ничто в сравнении с загулявшими по магазинам пассажирами. Если мы хотим сегодня попасть в Турцию, надо действовать. Я не без усилий уговариваю алчущих шоппинга пассажиров ехать со мной в аэропорт. Мы благодарим французских офицеров за помощь и после долгой, на 2 часа 20 минут, остановки, «Аист» вылетает.

Турецкое правительство обозначило для нас фиксированный маршрут, которому мы обязаны следовать. Сразу после взлёта из Алеппо нам нужно быстро набрать высоту, чтобы пройти над высокими горами на берегу

Скалистый берег Персидского залива



Когда-то здесь был рай. Болото в пустыне (Шатт-эль-Араб)

Ктесифонская арка (руины дворца Таки-Кисра на берегу р. Тигр)

Багдад — город из «Сказок тысячи и одной ночи»

Средиземного моря. На высоте 3000 метров мы пролетаем над горным массивом Гяур-Даг с городом Александретта у подножия[46]. Потом над самой северо-восточной точкой Средиземного моря, заливом Александретта на Адану, которую мы проходим на 4000 метров. Теперь нам нужно пересечь безлюдные и скалистые Таврские горы, пик Болкардаг там высотой 4000 метров. Мы летим на 4800. Справа от нас — Киликийские ворота, узкая долина на высоте 1500 метров над уровнем моря. Через долину проходят река Чакыт, железнодорожная линия и дорога. В плохую погоду летать тут опасно.

Теперь нам нужно свернуть на норд-норд-вест к Кыршехиру, мимо высоких пиков Хасандаг и Ешилдаг, после чего мы можем постепенно снизиться. Слева от нас большое и частично пересохшее солёное озеро Туз Гёлу, поверхность которого на 940 метров выше уровня моря. Потом мы берём западнее и, наконец, долетаем до большого плато, где стоит новая столица Турции Анкара. Аэродром небольшой и, что хуже, грунт чересчур жёсткий и неровный. Эта посадка — испытание для наших колёс и стоек шасси.

В аэропорту большой интерес. Мы встречаемся с представителем Голландского авиазавода, господином Сторком, который сообщает, что в здании аэропорта нас ждут вкуснейшие деликатесы.

Пассажиры отправляются в город, а мы совершаем несколько демонстрационных полётов над Анкарой с турецкими офицерами на борту. Днём нас почтят визитом премьер-министр Турции Исмет-паша и министр обороны Зекай-бей[47]. Его превосходительство принимает приглашение совершить ознакомительный полёт и потом лестно отзывается о комфорте и звукоизоляции салона.

На заправке выясняется, что в Анкаре очень мало высокооктанового бензина, горючего до Афин нам едва-едва хватит. Если будет сильный встречный ветер, то нужно будет садиться в Эскишехире.

[46] Горный массив Нур и город Искендерун в Турции.

[47] Исмет Инёню и Зекай Алайдын. Европейцы перестали в обиходе называть турецких чиновников «по-османски» только во Вторую мировую войну.

После дополнительной проверки и мытья самолёта мы отправились в город. В гостиницах сущие толпы и нам пришлось ждать свободных номеров до восьми вечера. До того мы воспользовались гостеприимством г-на Сторка, в чьём номере мы решали разные рабочие вопросы.

Вечером нас пригласили на ужин со многими турецкими военными лётчиками и чиновниками. Беседовать непросто, потому что все вопросы, которые нам задают, звучат «по-турецки». Однако еда великолепна и настроение у нас отличное. Нас попросили захватить трёх инженеров и высадить их в Эскишехире, на что мы с удовольствием согласились.

Полёт продолжится 19 ноября, в тот день только до Афин, где греческие власти будут восхищаться «Аистом», а наши пассажиры — Акрополем и прочими греческими достопримечательностями.

Вылетаем в 9 утра. Поскольку у нас впридачу к нашим пяти пассажирам ещё три до Эскишехира, то нам там нужно сесть и, по возможности, заправиться высокооктановым бензином.

Маршрут Анкара — Эскишехир пролегает над плато, по которому течёт река Порсук. Через 45 минут мы садимся на огромном эскишехирском аэродроме, где находится центр турецкой военной авиации. Площадка шириной в несколько километров окружена ангарами и постройками, так что не очень понятно, куда рулить. Откуда-то нам показывают белый флаг, так что катимся туда. Однако я не выключаю двигатели, потому что не вижу ни одной бочки с топливом.

Молл и Принс выходят и спрашивают, где бензин. Один из турок, отлично говорящий по-английски, говорит, что топливо хранится на другой стороне поля, но он немедленно организует доставку бочек прямо к борту. Я выключаю двигатели и выхожу сам. Однако тут выясняется, что «на другой стороне» — это в двух километрах и заправки придётся порядком подождать. Я думаю, что если гора не идёт к Магомету, то Магомет идёт к горе и сообщаю, что

Палатки бедуинов в сирийской пустыне

Верблюды в сирийской пустыне

лучше я перерулю туда на самолёте своим ходом, но турок почему-то разозлился и ушёл.

Хуже того, стартер левого двигателя опять закапризничал, так что Принсу нужна маленькая лесенка, или стул, чтобы вернуть упрямую угольную щётку на место. Когда он вежливо просит стул, ему резко отказывают. Я вспоминаю голландскую пословицу: «С упрямыми турками зайцев не наловишь». Принс забирается на спину ван Брюгге, потом встаёт ему на плечи и таким образом наконец запускает левый стартер, а с ним и мотор. Тем временем я прикинул, что у нас всё же хватит топлива на 600 километров до Афин без дозаправки: ветер слабый и прогноз благоприятный. Зачем же нам впустую тратить время здесь, где нам едва ли рады?

Три турка, которых мы довезли из Анкары, бесследно исчезли. Так что как только Принс и ван Брюгге заняли свои места, я развернул «Аиста» и мы улетели. Позже я узнал, что командующий авиабазой и приветственный комитет ждали нас в другой части аэропорта и наш внезапный вылет оставил очень неприятное впечатление. К сожалению мы об этом не знали; напротив, в Анкаре мы чётко договорились, что остановка в Эскишехире нужна только для высадки трёх турецких техников и, если нужно, дозаправки. В части последнего это оказалось исключительно моими домыслами. Нам очень жаль, что из прискорбного недопонимания выросла такая неприятная ситуация.

Из-за того, что вокруг Смирны[48] турецкое правительство установило запретную зону, сначала мы берём курс на остров Митилини, или Лесбос. Потом мы летим над Эгейским морем к греческому острову Эвбея. Через пятнадцать минут мы садимся в Татои, военном и гражданском аэропорту Афин, где нас встречает нидерландский посланник и многие заинтересованные лица. Военные и гражданские чиновники осматривают «Дуглас» и, закончив с необходимыми формальностями, мы можем отправиться в город и несколько часов отдохнуть. Вечером я и Молл ужинаем в гостеприимном доме нидерландского посла.

[48] Современное турецкое название — Измир.

Во вторник, 20 ноября, мы вылетаем в шесть утра. Леди Молден встретилась в Афинах со своей дочерью и взяла её с собой. Так что на борту теперь 10 человек, считая экипаж. Оказавшись над Европой, мы будто бы чуем запах дома. По изначальному плану мы должны были переночевать в Марселе, однако пассажиры хотели бы провести последнюю ночь перелёта в Париже. Поскольку нас ждут в Схипхоле завтра в два пополудни, с точки зрения пилота тоже лучше быть поближе к конечному пункту. Поэтому, чтобы вовремя долететь до Парижа, мы вылетаем из Афин рано.

Погода над Балканами прекрасная; мы летим на 4000 метров и делаем 300 километров в час. Снаружи трескучий мороз — внешний термометр показывает минус 15 по Цельсию. После острова Корфу мы летим немного ниже. Над Ионическим морем нависают низкие облака, но в Бриндизи, на каблуке итальянского сапога, снова ясно. После отличного и быстрого полёта над Аппенинами мы садимся в аэропорту Литторио около Рима в 09:10 по местному времени. Пока Принс следит за тем, чтобы нам залили нужное количество топлива, мы идём в ресторан за чашечкой кофе. Через полчаса приезжает нас поприветствовать нидерландский посол с большой группой соотечественников. Оказывается, голландская колония в Риме не ждала нас раньше, чем через несколько часов, так что многие голландцы упустили «Аиста».

Г-н Дудок ван Хел, летевший с нами из Батавии, узнал, что его супруга сейчас в Риме и решил покинуть нас здесь. «Но всё равно осталось девять человек!»[49].

Несколько любопытствующих осматривают салон «Аиста». Однако задержаться надолго мы не можем и в десять часов мы снова летим. Пролетаем Чивитавеккью, набираем высоту над Средиземным морем, проходим остров Эльба и северную оконечность Корсики. Потом летим над Лионским заливом на Лазурный берег. В 11:20 местного времени «Аист» приземлился в аэропорту Мадриган. Нас встречают консул и местные голландцы, и они очень

[49] Отсылка к популярной детской песенке «Десять зелёных бутылок».

разочарованы тем, что мы не будем ночевать в Марселе, потому что хотели пригласить нас на ужин со всем голландским обществом. Как нам ни жаль, мы не можем принять это приглашение, потому что на нас уже рассчитывают в Париже.

Таможенные чиновники хотят проверить весь багаж, так что всё, что у нас есть на борту, нужно выгрузить. После того, как все чемоданы и припасы принесли в таможенную контору, оказалось, что ничего проверять всё же не нужно, так что всё снова погружено и опечатано, чтобы в Париже досматривали бы только тот багаж, который поедет в гостиницу. После того, как всё снова на местах, мы улетаем. Господин Лоо, начальник багажной службы Схипхола, летит с нами из Марселя, чтобы в Амстердаме разобраться с таможенными формальностями без волокиты.

Метеосводка по Парижу и окрестностям неблагоприятна, но по прогнозу днём будет небольшое окно. Если этого не случится, то нам придётся ночевать в Лионе или Дижоне. За несколько сотен километров до Парижа мы летим над туманной грядой, которая накрыла всю Северную Францию. Туман тонкий: над ним возвышается 300-метровая радиомачта к югу от Парижа. Однако видимость у земли плохая, так что мы летим над туманом на минимально безопасной высоте. Попытаемся зайти в Ле Бурже по радиопеленгатору или, если не выйдет, вернёмся.

На подходе к Парижу ван Брюгге регулярно принимает пеленги, которые выводят нас прямо к радиостанции Ле Бурже. В этот момент нам сообщили, что слышат наши двигатели. Я лечу на северо-восток ещё несколько минут, потихоньку сбрасывая скорость; потом разворачиваюсь и, пока ван Брюгге собирает пеленги, Молл поправляет компас, а Принс выпускает шасси, аккуратно снижаюсь сквозь туман. У северного края площадки мы видим землю и в половину четвёртого «Аист» приземлился в Ле Бурже. Если бы нам дали выбор, то мы бы потихоньку полетели дальше и через час сели в Схипхоле. Но приказ чёткий: завтра в два часа дня.

Первым нас встречают г-н Фоккер, наш коллега Силлевис и старшина Ваалевайн, которые только что прилетели в Ле Бурже из Шербура на таком же самолёте, как «Аист», но только что прибывшем из Америки. Два одинаковых самолёта стоят в ангаре рядом.

Последний вечер отведён под «капитанский ужин», на котором пассажиры и экипаж в последний раз собираются просто «для компании».

В среду, 21 ноября, в 12:30 мы снова в Ле Бурже. В последний раз за этот перелёт заводятся двигатели и грузится багаж. Когда мы уже готовы вылетать, нас приглашают в контору «Компани Эр Франс», где вручают цветы, угощают шампанским и произносят речь. Очень приятно.

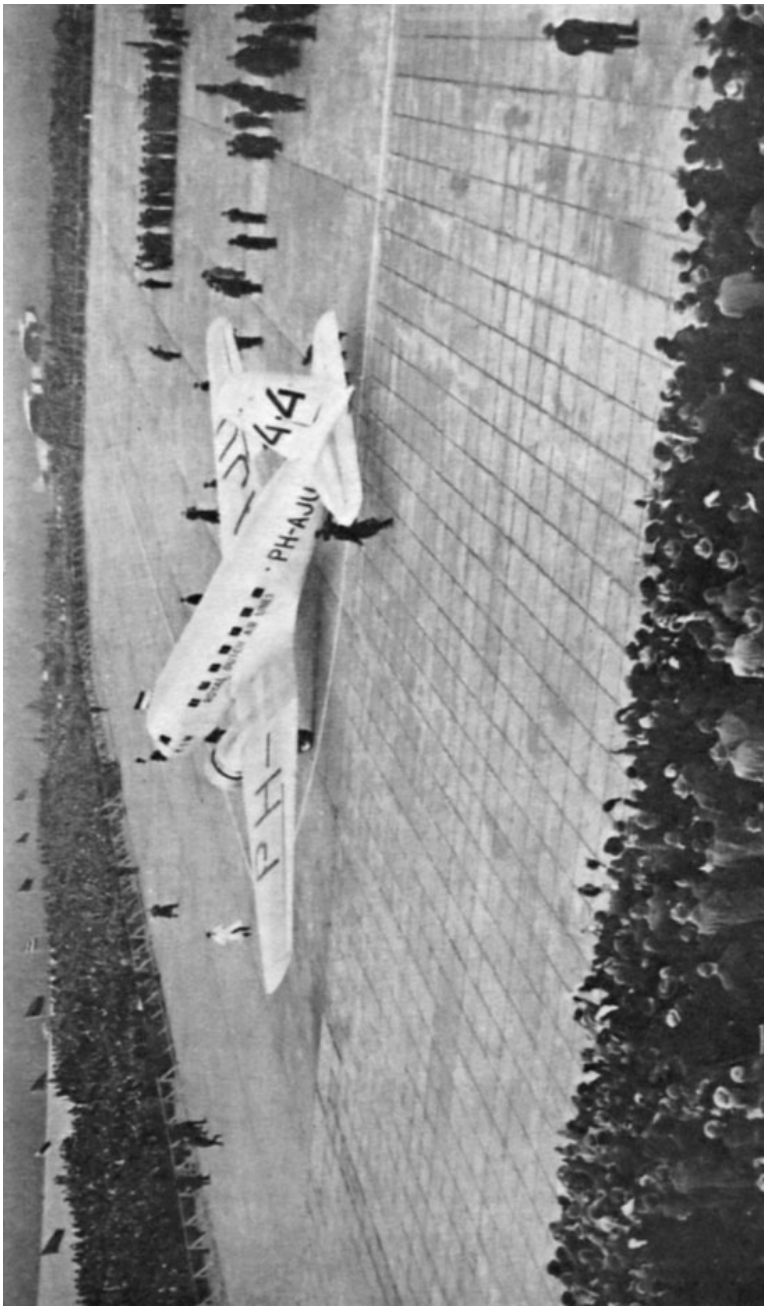
Это на самом деле чуть задерживает вылет, особенно учитывая, что мы обещали покружить над некоторыми голландскими городами.

«Аист» вылетает из Ле Бурже в 12:24 по Амстердаму.

13:05 — Камбрэ, Северная Франция;
13:20 — проход мимо Гента в Бельгии;
13:30 — нидерландско-бельгийская граница у Хулста;
13:35 — Берген-оп-Зом;
13:40 — проход над Валхафеном и круг над Роттердамом;
13:46 — проход Делфта;
13:50 — круг над Гаагой и Шевенингеном;
13:57 — проход над Лейденом;
14:05 — над Схипхолом.

После нескольких кругов почёта мы медленно пролетаем над площадкой, пока Принс в последний раз выпускает шасси.

В 14:07 по Амстердаму «Аист» вернулся в гнездо и завершил перелёт Лондон — Мельбурн — Амстердам.



«Аист» вернулся в своё гнездо

XVIII.
НА РОДНОЙ ЗЕМЛЕ

Мы очень рады, когда колёса касаются голландской земли и «Аист», замедляясь, катится по ней. В последний раз за перелёт я тяну ручку тормоза, чтобы сократить пробег; потом Молл открывает форточку и триумфально выставляет нидерландский триколор.

Нас переполняют чувства от огромного интереса и отличной организации приёма. Конечно, мы ожидали, что соберётся большая толпа, но вид тысяч восторженных зрителей за ограждением и на трибунах поразителен; в тоже время мы немного смущены. Мы не представляли себе такого сопереживания, даже после всего, что видели в Ост-Индии и других странах.

К нам идёт кто-то в белом плаще. Когда он подошёл ближе, я узнал Брюйнестейна, лётного директора KLM. Он показывает нам, куда рулить.

«Аист» медленно катится за ним мимо заходящихся в возбуждённой овации зрителей. Наш маршрут также обозначен белым мелом на траве.

На родной земле. Встречают премьер-министр Хенрик Колейн, директор KLM Альберт Плесман и супруги с детьми.

Мы катимся по перрону вдоль трибун, пока не доезжаем до нарисованного на бетоне силуэта «Аиста», где мы должны остановиться. Выключены магнето и с удовлетворением я перекрываю топливные краны. Задание выполнено и я передаю борт под ответственность KLM. Пилот отвечает за свою машину от посадки в кресло за штурвалом и до возвращения самолёта на базу.

Когда мы выходим, нас сперва горячо обнимают наши жёны и дети; потом нас приветствуют премьер-министр Колейн и директор Плесман. Военный оркестр играет «Вильгельмус», а потом мы идём на сцену и начинается официальная часть.

Ординарец зачитывает поздравление от имени Её Величества, в котором говорится о том, как наша королева ценит работу KLM и сопереживает этому перелёту. Потом с речами выступили Его превосходительство министр водных путей инженер Я. А. Калфф, мэр Амстердама доктор В. де Флюхт, Его превосходительство генерал в отставке К. Я. Снейдерс, председатель Королевской Нидерландской авиационной ассоциации инженер Й. Ф. де Фогель и председатель совета директоров KLM инженер А. Вурфбайн. Его выступление завершается исполнением благодарственной песни «Валериус». Последним выступил командующий действующей армией генерал йонкер В. Рёлл.

От имени пассажиров и экипажа «Аиста» я короткой речью благодарю за честь и почёт, и за искреннюю сердечность, с которой нас встретили.

Ещё раз, уже в автомобилях, мы проезжаем мимо толпы. За этим следует парадный проезд по городу, церемония на Музейной площади и вечерний банкет в отеле «Карлтон». Всевозможные министры и авиационные чиновники чествуют г-на Плесмана и KLM. Этот замечательный вечер прекрасно завершает отличный день.

Я не стану мучить читателей подробностями остальных торжеств, но скажу, что спустя несколько дней мы полетели на «Аисте» в Роттердам, где в аэропорту Валхафен повторилась схипхольская церемония, а после проезда по городу нас принял в ратуше мэр.

Торжественный проезд по Гааге

Потом мы поехали на машине в резиденцию, потом церемония в Гаагском зоопарке, а вечером — торжественный ужин в Торгово-промышленной палате.

Город Алсмер, где проходит один из самых больших цветочных аукционов Нидерландов, прислал нам в подарок потрясающую цветочную композицию.

Потом мы полетели в Париж, где голландская диаспора приняла нас самым дружеским образом, а Голландская торговая палата устроила банкет, который посетили многие французские авиационные чиновники и авиаторы, включая Блерио. Ещё мы были на приёме во Французском аэроклубе, который наградил нас почётной медалью.

По возвращении из Парижа меня внезапно чествовали городской совет и жители моего родного Амстелвена.

В завершение торжеств нас пригласили на ужин голландской диаспоры в Лондоне, а днём позже мы были удостоены присутствия на банкете Королевского аэроклуба в честь победителей гонки Чарльза У. А. Скотта и Тома Кэмпбелла Блэка в в «настоящем» Гросвенор Хаусе.

Этим я завершаю отчёт о полёте в Мельбурн и обратно. Везде, где мы садились на «Аисте», нам аплодировали; нас хвалила отечественная и иностранная пресса; нам прислали в знак уважения тысячи писем и телеграмм, множество сувениров, почётных и наградных медалей. Голландцы встречали нас как национальных героев и в Ост-Индии, и в Нидерландах. Когда стало известно, что мы безопасно долетели до Мельбурна, люди праздновали ещё несколько дней спустя. Были придуманы меню а-ля «Аист», люди пили исключительно коктейли «Аист», ели только сэндвичи «Аист», а у всякого истинного голландца на лацкане был значок с «Аистом». В общем, «Аист» был главной темой.

Сейчас, когда эпидемия «аистовой горячки» поутихла, мы можем спокойно взглянуть на результаты гонки и выяснить, что же за «микроб» вызвал эту «болезнь». Полёт «Аиста» стоит сравнить, наверное, с рождественским перелётом Fokker F.18 «Пеликан» в Ост-Индию и обратно, который Смирнов, Сур, ван Бейкеринг и Гросфелд совершили

в 1933 году. Расстояние, пройденное «Аистом», на 50 процентов больше, но и скорость этого самолёта на 50 процентов выше, чем у «Пеликана».

Мы можем только удивляться тому, что вызвало такой невероятный интерес к рейсу «Аиста». Наверное, то, что перелёт в Австралию совпал с международной авиационной гонкой.

В итоге энтузиазм и напряжение публики невероятно возросли и наш перелёт воспринимался непропорционально внимательно. Если бы мы летели просто так, без английских гонщиков впереди и нескольких самолётов из разных стран позади, наш результат был бы воспринят не как «подвиг», а как что-то вполне обычное.

Перелёт «Аиста» оказался удачным благодаря, с одной стороны, 15-летнему опыту KLM (как организации) в коммерческой авиации, а с другой — благодаря огромному развитию технических и аэродинамических наук применительно к самолётостроению, результатом которого стал самолёт Дугласа.

За всей шумихой голландской победы в гонке «гандикап» померкло то, что эта победа была достигнута на стопроцентно американском самолёте. Голландское самолётостроение много лет было передовым по мировым меркам и есть надежда, что скоро голландская авиация будет вновь использовать отечественные самолёты.

Если экипажу «Аиста» удалось посодействовать в укреплении доброго имени нидерландской авиации за границей и объединить народ Нидерландов в эти непростые времена, это станет нам лучшей похвалой.

Прежде, чем завершить эту главу, я бы хотел сказать несколько слов благодарности пассажирам, которые летели «Аистом» из Лондона в Мельбурн.

KLM может закупить лучшие самолёты, доступные на мировом рынке, оснастить их лучшими двигателями и оборудовать самыми современными приборами.

За штурвалы этих самолётов компания может посадить самых опытных пилотов с налётом в 10 000 и более часов,

со множеством золотых полосок на обшлагах и наград на груди. Но если нет пассажиров, мы не можем летать. И именно эти пассажиры, — фройляйн Теа Раше и господа Питер М. Й. Гилиссен и Рулоф Ян Домение, — своим присутствием придали перелёту «Аиста» особый смысл. В конце концов, это подтвердило коммерческую ценность полёта, как и отличило нас от прочих участников.

Руководить этим особым полётом было непросто. Но отличное взаимодействие и глубочайшая преданность делу остальных членов экипажа сделали эту задачу приятной. Нам очень повезло, хотя мы и не избежали задержек. Однако на борту всегда царил дух взаимопонимания, взаимного уважения и дружеского отношения в любых обстоятельствах. От пассажиров мы видели только бодрость, уверенность и сочувствие даже в самые трудные минуты.

Благодаря поддержке пассажиров, на протяжении всего перелёта на борту царила прекрасная атмосфера, которая значительно способствовала его успеху.

XIX.
РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ

Всего 31 год назад Уилбуру и Орвиллу Райтам удалось оторвать от земли свою самодельную конструкцию. Это доказало, что у полёта «аппарата тяжелее воздуха» есть практическое применение. В других странах тоже были свои пионеры, которые пытались подняться на несколько метров над землёй, обычно на довольно странных конструкциях. Это был непрерывный эксперимент; ставились рекорды скорости и высоты, которые снова и снова побивались. Сегодня кажется забавным, что в те времена рекорд высоты, скажем, в 10 метров покрывался прыжком на 30 метров, или 200 метров расстояния оказались превзойдены «полётом» длиной едва более одного километра. Например, 20 октября 1909 года на аэроплане «Фарман» был установлен рекорд в 47 миль.

Ровно двадцать пять лет спустя Скотт и Блэк вылетели из Милденхолла и сели в Мельбурне меньше чем через три дня. Перед многими пионерами, которые искали решение проблемы полёта из идеалистических или коммерческих побуждений, стояла масса трудностей. Совсем незадолго

до Великой мировой войны аэропланы были лишь развлечением для сорвиголов-спортсменов и не имели почти никакой практической ценности. В отчаянной битве наций самолёты выросли в воздушное оружие. Желание самосохранения или победы подпитывало смекалку. Строились большие заводы. Вопрос о деньгах не стоял вовсе, так что лучшие инженеры и техники мира день и ночь трудились с лихорадочным рвением, чтобы сделать самолёты лучше. Опыт войны дал развитию авиации сильный толчок.

После войны осталось множество самолётов, но в мирное время польза от них была невелика. В конце концов, аэроплан воспринимался исключительно как летающее оружие, а не как транспортное средство. Сперва для перевозки пассажиров пытались приспособить некоторое количество старых крупных военных самолётов, но довольно быстро стало ясно, что надёжным и прибыльным гражданское пассажирское воздушное движение может стать только если самолёты будут разработаны специально для него. Первый коммерческий самолёт появился лишь в 1920 году и первоочередными задачами его его были безопасность, комфорт и скорость.

Сейчас, через 15 лет постоянного развития, гражданская авиация достигла того состояния, в котором она может считаться незаменимым связующим компонентом международного сообщества. Стоит лишь открыть справочник авиапассажира и увидеть там плотную сеть авиалиний по всему миру, чтобы понять, сколь важна гражданская авиация стала для передвижения по миру. С точки зрения безопасности, комфорта и регулярности воздушный транспорт сравним с любым другим, а по скорости ему нет равных. Именно этому последнему преимуществу воздушный транспорт обязан своим развитием. В 1920 году средняя скорость коммерческого самолёта была от 110 до 130 километров в час. Сейчас же современный пассажирский самолёт должен лететь со скоростью от 250 до 300 километров в час.

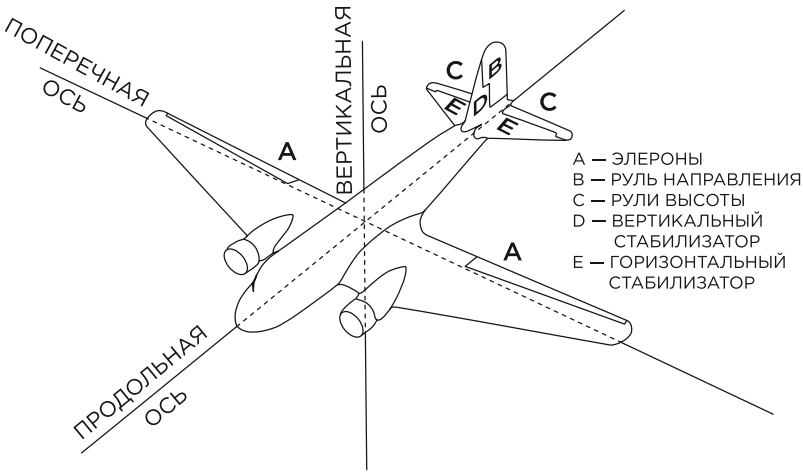


РИС. 1 ТРИ ОСИ ВРАЩЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Всего лишь несколько лет назад у воздушного транспорта был большой недостаток: полёты были возможны только днём и в благоприятную погоду. Сейчас всё чаще случается так, что воздушный транспорт работает как обычно даже тогда, когда не ходят пароходы в проливе между Англией и Францией.

Возможность безопасного и регулярного полёта даже в плохую погоду и ночью обеспечивают многодвигательные самолёты, техническое совершенство моторов и бортового оборудования, изобретение приборов для так называемых полётов вслепую, совершенствование радиосвязи и метеорологического обеспечения, и вообще всё то, что называется «наземными службами».

Прежде подробного обсуждения всего этого мне бы хотелось сосредоточиться на полётах вслепую.

В отличие от наземного транспорта, самолёт движется в атмосфере по трём осям: продольной, поперечной и вертикальной, как на рисунке 1. Чтобы управлять самолётом по всем этим осям и предотвратить нежелательное движение, он оборудован тремя независимыми органами

управления. Это закрылки или элероны для контроля вращения по продольной оси, руль высоты для контроля вращения по поперечной оси и руль направления для контроля вращения по вертикальной оси. Ниже я опишу устройство управления. В маленьких самолётах элероны соединены с ручкой управления в кабине стальными тросами так, что если эта ручка отклоняется в стороны, оба элерона двигаются в противоположных направлениях. Если ручка посередине, то оба элерона в нейтральном положении, то есть продолжают плоскость крыла. Если ручка отклоняется влево, то правый элерон опускается, а левый поднимается. Очевидно, что в летящем самолёте элероны подвергаются такому воздействию, то самолёт кренится влево, то есть совершает вращение по продольной оси (А — А). В большом самолёте элероны управляются в целом так же, но вместо ручки там установлен штурвал.

Руль высоты управляется той же ручкой, но только движением её вперёд-назад. Если пилот отклоняет ручку на себя, то руль высоты поднимается. От такого воздействия самолёт вращается вокруг поперечной оси (С–С) и таким образом набирает высоту. Руль направления (В) работает примерно так же, как и у корабля, только управляется педалями, «ножным рулём» Если вы давите на левую педаль, то руль двигается влево и самолёт поворачивается вокруг вертикальной оси.

Таким образом, сочетая эти три органа управления, пилот может заставить самолёт принять любое положение. В прямом горизонтальном полёте все рули находятся в нейтральном положении. Если самолёт отклоняется это прямой горизонтальной линии, из-за воздушных потоков или по какой-либо другой причине, пилот немедленно парирует это движение и возвращает самолёт в исходное положение соответствующими рулями.

Однако сейчас предпринимаются попытки создать такой самолёт, который при нарушении баланса возвращался бы в желаемое положение автоматически.

Далее думаем о стабильности самолёта, которую тоже можно разделить на три направления.

Стабильность достигается приведением формы и размеров различных частей самолёта к аэродинамически верному соотношению и обеспечивая распределение веса или, другими словами, благоприятное расположение центра тяжести относительно центра аэродинамического давления, где действует подъёмная сила, применением так называемых стабилизирующих поверхностей. На хвосте расположены горизонтальный стабилизатор, к которому поворотным механизмом присоединены рули высоты, и вертикальный стабилизатор с присоединённым к нему рулём направления.

Интересно, как же пилот высоко в воздухе всегда знает положение воздушного судна. В обычных обстоятельствах он оценивает его сугубо визуально, то есть сопоставляя положение самолёта с земной поверхностью и горизонтом. Чувство равновесия тут почти не играет роли, особенно если самолёт большой. Это чувство, напротив, часто обманывает лётчика из-за сил и ускорений, которые могут действовать при некоторых движениях самолёта. Также ясно, что никакая визуальная оценка невозможна, если видимость плохая. Летя в облаках или в тумане, или в темноте, лётчик находится в весьма опасном положении, особенно учитывая, что его чувство равновесия может его обмануть.

Однако на случай плохой видимости ему помогают приборы, которые точно указывают положение машины относительно горизонтальной плоскости. Полный комплект приборов для полётов вслепую состоит из шести приспособлений, которые можно разделить на две группы. Первая группа указывает направление и скорость движения, а вторая сообщает о положении самолёта в пространстве.

Рассмотрим эти шесть приборов подробнее. Во-первых, указатель воздушной скорости — одно из важнейших устройств. Когда самолёт движется вокруг поперечной оси, это влияет на его скорость. При отклонении по ней вверх (то есть при положительном тангаже) сопротивление воздуха возрастает; самолёт набирает высоту, но теряет в горизонтальной скорости. Если нос самолёта направлен

вниз (отрицательный тангаж), он теряет высоту, но набирает скорость. Указатель скорости, таким образом, подсказывает лётчику, в каком положении должны быть рули высоты, чтобы набрать высоту под наиболее благоприятным углом или рассчитать наиболее экономичный угол. Работа указателя воздушной скорости основана на изменении давления в трубке, обычно расположенной на крыле вне зоны влияния воздушных винтов. Давление в трубке Пито, названной так по имени её изобретателя, зависит от скорости воздушного судна и по трубопроводу передаётся на указатель скорости, который работает на самом деле как обычный манометр.

Указатель поворота работает за счёт гироскопического эффекта быстро вращающегося груза юлы. Этот груз, ось вращения которого расположена горизонтально и перпендикулярно поворотной раме, оснащён внешними лопастями и помещён в герметичный корпус. Этот корпус соединён шлангом с вакуумным насосом или откачивающим контуром двигателя, так что внутри него всегда вакуум. Если открыть кран, то наружный воздух попадает внутрь таким образом, что его поток бьёт по лопастям, приводя груз в быстрое движение. Если самолёт, а с ним и указатель поворота поворачиваются по горизонтальной оси, гироскопическим действием создаётся усилие, заставляющее груз и раму, в которой он закреплён, также повернуться. Это движение отмечается указателем прибора. Индикатор поворота таким образом показывает любое движение вокруг вертикальной оси, каковое движение лётчик должен парировать рулём направления.

Указатель поворота совмещён с так называемым указателем угла крена. Это изогнутая стеклянная трубка, заполненная жидкостью, в которую помещён металлический шарик. Когда самолёт движется вокруг продольной оси, наклоняясь влево или вправо, шарик смещается от центра. Используя элероны, пилот приводит самолёт в положение, при котором стрелка указателя поворота на нуле, а шарик указателя крена посередине.

Эти три прибора показывают движение самолёта вокруг трёх осей и в целом их достаточно. На маленьких самолётах, особенно спортивных, эти три прибора объединены в один. На больших коммерческих самолётах, которые должны летать в любых условиях, добавляется также указатель скорости набора высоты и снижения, или вариометр. Этот прибор точно показывает, летит ли самолёт горизонтально, набирает высоту либо её теряет. Его работа основана на изменении давления воздуха при изменении высоты. Чем больше высота, тем ниже давление. В термоизолированной колбе есть некое количество воздуха определённой температуры. Если самолёт набирает высоту, то давление наружного воздуха уменьшается, а в колбе возрастает, и воздух вытекает из неё через небольшое отверстие. При снижении самолёта давление наружного воздуха увеличивается, из-за чего воздух втекает обратно в колбу. Приток и утечка частиц воздуха, а равно и их скорость, точно отмечаются указателем вариометра. Шкала этого прибора обычно размечена в метрах в секунду скорости набора и снижения.

Указатель скорости, индикатор поворота с кренометром и вариометр относятся к группе приборов, указывающих направление и скорость относительно равновесного состояния. С их помощью нельзя определить, как изменились скорость и высота самолёта после исправления его положения.

Для этого есть вторая группа приборов, дающая принудительную индикацию. Это высотомер (альтиметр), гироскопический указатель курса и искусственный горизонт (авиагоризонт). Присмотримся к ним.

Высотомер — это, на самом деле, обычный барометр-анероид, показания которого зависят от изменения давления воздуха с высотой. Вместо миллиметров ртутного столба или миллибар, как обычный барометр, шкала высотомера размечена в количестве метров, соответствующему преобладающему давлению. Эта шкала настраивается таким образом, что перед вылетом её указатель стоит на нуле

или, при необходимости, на высоте аэродрома над уровнем моря. Если самолёт пролетел несколько сотен километров, высотомер может давать неправильные показания: его установили согласно барометру в точке вылета, а давление в точке назначения обычно другое; особенно значительна эта разница тогда, когда самолёт приближается к центру зоны низкого атмосферного давления. Поэтому высотомеры оснащаются отдельно подстраиваемой барометрической шкалой. Пилот может по радио запросить показания барометра в точке назначения и соответственно им поправить свой высотомер. Таким образом если вариометр показывает с какой скоростью самолёт набирает высоту или снижается, по высотомеру видно, на сколько именно самолёт поднялся или снизился, а также всегда видит истинную высоту полёта.

Указатель поворота показывает, в какую сторону и с какой примерно угловой скоростью, то есть на сколько градусов в минуту, самолёт повернулся по вертикальной оси. Точное изменение направления полёта, или курса, можно узнать по положению стрелки компаса. Однако магнитный компас страдает от множества отклонений. Если самолёт стоит не идеально ровно, стрелка отклоняется из-за наклона, это называется поворотной погрешностью или северной поворотной ошибкой. Кроме того, стрелка магнитного компаса движется довольно медленно и подвержена так называемой инерционной ошибке. Поэтому необходимо добавить такой прибор, который независимо от всего этого покажет, на сколько именно градусов самолёт изменил курс.

Этот прибор называется гироскопическим указателем направления, или курсовым гирокомпасом Сперри. Как и указатель поворота, он состоит из быстро вращающегося груза, помещённого в раму так, что благодаря гироскопическому эффекту он сохраняет ориентацию оси вращения продолжительное время независимо от положения самолёта. Рама сопряжена со шкалой компаса, которую можно установить на любой желаемый курс. Периодически эту шкалу надо сопоставлять

с показаниями магнитного компаса и при необходимости поправлять.

Наконец, важнейший и крайне интересный инструмент для полёта вслепую — искусственный горизонт. В его основе также лежит гироскоп. При полёте в хорошую погоду, так что земля не закрыта облаками или туманом, пилоту, если самолёт кренится, кажется, что наклонился не самолёт, а горизонт. В центре прибора расположен миниатюрный самолётик. За ним расположен прут — искусственный горизонт, соединённый с отверстием, в котором установлена ось гироскопа. Благодаря гироскопическому эффекту это отверстие всегда находится в горизонтальной плоскости, так что в горизонтальном полёте оно соответствует линии естественного горизонта. Однако если летательный аппарат поворачивается вокруг продольной оси, то есть накреняется влево или вправо, искусственный горизонт всегда остаётся горизонтальным, то есть поворачивается относительно крыла неподвижного силуэта самолётика. Таким образом пилот должен следить затем, чтобы самолёт был всегда параллелен этой симуляции горизонта. Если самолёт переходит в набор, то горизонтальная планка опускается, так что искусственный горизонт надёжно показывает положение продольной и поперечной осей самолёта относительно горизонтальной плоскости. Таким образом этот прибор существенно облегчает полёт при отсутствии видимости.

Читателю очевидно, что для выполнения полётов при помощи только этих приборов нужна немалая практика. Однако из объяснения выше можно заключить, что не всегда нужно сверяться со всеми этими шестью приборами сразу. Различные приборы сообщают об определённых движениях самолёта одно и то же, поэтому если один из них выходит из строя, то можно спокойно лететь с оставшимися. В худшем случае это требует от пилота немного повышенной внимательности, потому что ему нужно собрать данные от комбинации других приборов с тем, чтобы постоянно контролировать положение самолёта по всем трём осям.

Автоматический контроль важен для полёта вне видимости земной поверхности. Самолёт управляется самими этими приборами для слепого полёта. Иначе говоря, ответные действия приборов передаются на элементы управления посредством системы приводов, которые могут быть гидравлическими, электрическими или пневматическими. Пилоту больше не нужно самому реагировать на показания приборов. Ему нужно только их правильно настроить и внимательно проверять, а в остальном он может себя полностью посвятить навигации. Недостаток автоматического управления — его высокая сложность, а это значит, что высок риск неисправностей. Однако в этом смысле многое уже усовершенствовано и недалеко то время, когда все большие коммерческие самолёты будут оснащены автоматическим управлением.

Несмотря на то, что сейчас уже возможно летать в любой обстановке без визуального контакта с земной поверхностью, это всё же не решает проблемы «полёта вслепую». Ведь если лететь, не видя земли, нельзя точно определить местоположение самолёта относительно неё. Указатель сноса без ясного вида вниз бесполезен, также нельзя определить направление и скорость приземного ветра, особенно на большой высоте и в плохих погодных условиях. Высотные ветры обычно измеряются выпусканием воздушных шаров с известной скоростью подъёма, за которыми наблюдают при помощи теодолитов. Такие замеры невозможны, если метеостанция накрыта туманом или низкой облачностью, а оттого нельзя быть уверенным в условиях внутри тумана и облаков, или над ними. Поскольку на большой высоте ветер обычно намного сильнее, чем у земли, а его направление отличается, то очевидно, что это сильно влияет на курс и скорость воздушного судна, и что даже самый прекрасно подготовленный лётчик с самыми лучшими приборами для слепого полёта не сможет найти определённый аэродром в плохой видимости без других специальных приспособлений.

Здесь на помощь приходит радио. Пилот не только может всегда быть на связи с наземными станциями и получать таким образом метеосводки, но и наземные службы всегда точно осведомлены о положении самолёта, а ещё радио очень сильно помогает в навигации. Бортовой журнал «Аиста» из этого полёта наглядно демонстрирует, как часто, особенно в ночных полётах, радиопеленги помогали взять курс на аэродром.

В Западной Европе есть множество радиопеленгационных станций. Принцип их работы основан на направленности поворотной рамочной антенны. Если развернуть эту антенну так, что её плоскость направлена на передатчик, то излучаемый им сигнал принимается на максимальной мощности усилителем, подключённым к антенне. Если мы в этот момент антенну повернём, то звук ослабнет, а если отвернуть антенну строго перпендикулярно направлению входящих радиоволн, в приёмнике будет полная тишина. Если рамка снова повёрнута на 90 градусов и смотрит на передатчик, то снова достигается наибольшая громкость. Так что повернув рамку на 360 градусов мы дважды найдём положение, где громкость максимальная и дважды — где она минимальная.

Чтобы определить направление, в котором находится передатчик, мы можем вращать нашу рамочную антенну до того, как услышим звук максимальной громкости. Однако мы вскоре заметим, что антенну можно повернуть на относительно большой угол, не замечая явного изменения громкости звука.

Но если повернуть рамку на 90 градусов, то мы найдём точку, в которой в наушниках ничего не слышно. Именно поэтому направление всегда устанавливается на минимум, к которому добавляется 90 градусов для определения курса, и так всегда можно узнать, где находится передающая станция относительно приёмника. Но, как замечено выше, на окружности в 360 градусов всегда есть два минимума и два максимума, поэтому есть вероятность, что наше направление ошибочно на 180 градусов.

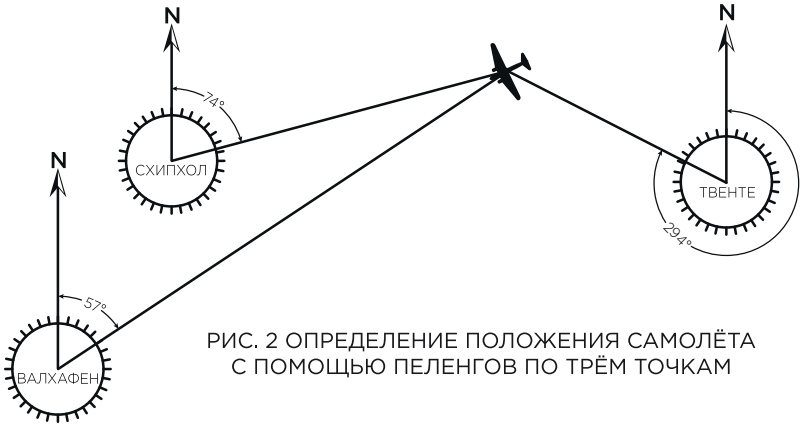


РИС. 2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЁТА С ПОМОЩЬЮ ПЕЛЕНГОВ ПО ТРЁМ ТОЧКАМ

На практике это случается редко, потому что наземная станция обычно знает, откуда летит самолёт, но может быть так, что самолёт пролетел наземную станцию, её не заметив, и в таком случае она продолжит вести его в том же направлении, на деле оставшись позади. И всё равно определить местонахождение передатчика относительно станции-пеленгатора очень легко. Для этого рамочная антенна совмещается с обычной разомкнутой. Это значит, что минимум будет определить так же ясно не получится, но как только становится известно, с какой стороны самолёт, фиксированную разомкнутую антенну можно отключить, чтобы точно найти минимум.

Вот так, если вкратце, устроена радиопеленгация. В реальности, правда, всё устроено немного иначе. В конце концов, со скромного размера рамочной антенной поймать сигнал передатчика самолёта, обычно слабого, можно только на сравнительно небольшом расстоянии. Если рамочные антенны делать такими большими, чтобы захватывать сигналы на достаточной мощности, такое колоссальное сооружение получится не только очень дорогим, но и просто непригодным к использованию. Если предположить, что эта конструкция расположена в аэропорту, чтобы «захватывать» самолёты, в него летящие, то такое

сооружение будет определённо очень опасным для прибывающих самолётов в условиях плохой видимости.

Но в наши дни существуют усилительные системы, например, «Беллино и Тоси», которые позволяют хорошо слышать маломощный сигнал, принятый сравнительно маленькой рамочной антенной. Вместо одной вращающейся рамочной антенны перпендикулярно друг другу стоят две большие и неподвижные. Одна из них смотрит, скажем, на север и юг, а другая на запад и восток. Антенны обычно треугольной формы, изолированные друг от друга и подвешены на мачту; кабели от каждой рамы подключены к коробу, в котором закреплены два контура, также перпендикулярно друг другу. Между так называемыми возбуждающими контурами находится третий, поисковый, который вращается и соединён с приёмником. И теперь, вращая этот контур на 360 градусов между двумя поисковыми контурами, мы находим минимумы и максимумы точно так же, как если бы вращали всю антенную систему. Эта система контуров называется гониометром. На оси поискового контура, перпендикулярно плоскости, охватываемой им, устанавливается указатель. Если на гониометре очертить круг и разделить его на 360 градусов, можно сразу увидеть пеленг.

Подобная пеленгационная система в авиации применяется так. Скажем, борт PH-AIZ, летящий из Берлина в Амстердам, оказался над плотным слоем облачности, а пилот хочет знать курс, чтобы оказаться над аэропортом Схипхол. Радист PH-AIZ радиостанцию Схипхола и запрашивает пеленг. Схипхол отвечает: «Желаете сигнализировать?», после чего бортрадист подаёт несколько длинных сигналов телеграфным ключом, которые Схипхол принимает. Радист аэропорта поворачивает поисковый контур своего гониометра, пока не находит точку, в которой сила принимаемого сигнала минимальна, и читает угол на шкале. Дальше он передаёт самолёту: «Ваш истинный пеленг на Схипхол 74 градуса». Теперь пилот знает, что правильный курс на Схипхол — 74 плюс 180, то есть

254 градуса, и при необходимости может поправить свой компасный курс. Однако если он хочет знать своё положение, то Схипхол тут же вызывает станции в Роттердаме (Валхафене) и в Твенте, запрашивая у них вызов борта PH-AIZ. Потом он просит борт передать несколько сигналов, после чего все три станции определяют, как описано ранее, направление, с которого приходит сигнал PH-AIZ, с помощью своих гониометров. Валхафен и Твенте передают свои пеленги Схипхолу, где на карте нарисованы вокруг этих точек измерительные круги. Радист Схипхола растягивает между ними нити так, что они соответствуют направлениям, которые определили все три станции. Точка, где все три нити пересекаются на карте, и есть положение самолёта, которое он тут же передаёт экипажу PH-AIZ (рисунок 2 на предыдущей странице).

На первый взгляд это довольно сложный способ, но в обычных обстоятельствах при хорошем взаимодействии разных наземных станций положение самолёта передаётся на борт с большой точностью за две минуты.

Пеленгационная система внедрена во всей Европе и частично на Ост-Индском маршруте. Разумеется, можно оснастить самолёт своим приёмником, чтобы с борта запрашивали пеленги различных наземных станций и наносили их на карту — но из-за особенностей методики на борту

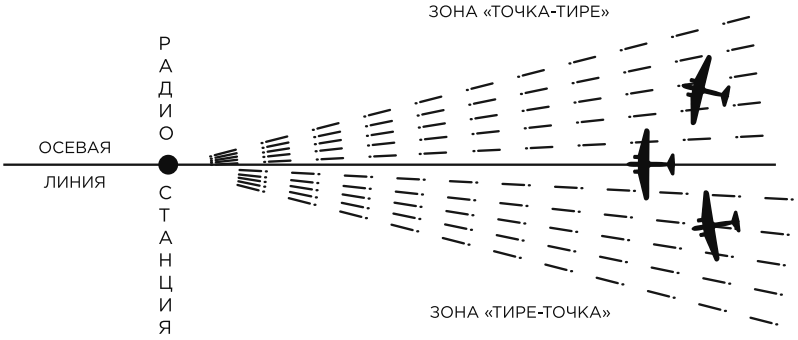


РИС. 3 СХЕМА АМЕРИКАНСКОГО РАДИОМАЯКА

самолёта нет места для таких больших карт. Однако совершенно точно, что на больших самолётах такая система будет внедрена в ближайшем будущем так же, как она много лет работает на кораблях.

В Америке используется совершенно другой метод под названием «радиомаяки». Принцип их работы схож с гониометрическими замерами. Однако направляются не приёмники: система передаёт так называемые узконаправленные сигналы. Вся Северная Америка покрыта плотной сетью таких радиомаяков. В отличие от обычного передатчика, где радиоволны распространяются в воздухе во всех направлениях, радиомаяк излучает свои импульсы в одном определённом направлении или в нескольких.

Для авиационных радиомаяков эти направления выбираются так, что лучи их сигналов совпадают с воздушной трассой. Если самолёт не прямо на заходе, пилот в наушниках услышит сигналы азбукой Морзе, буквы A (точка-тире) или N (тире-точка). Через равные промежутки времени эта станция также передаёт своё название из нескольких букв, так что пилот точно знает, какой маяк он слушает и заодно может проверить, не отклонился ли он правее или левее от маршрута. Он знает, в каком направлении повернуть, чтобы вернуться на курс, а как только он на оси излучения, то слышит сразу и A, и N, которые вместе звучат как один долгий сигнал.

Это возможно, потому что зоны A и N слегка накладываются друг на друга, а передача прерывистых сигналов настроена так, что сигналы «тире-точка» попадают точно между сигналами «точка-тире» (см. рисунок 3).

Я не буду в этой книге слишком углубляться в описание всех возможностей, которые радио может дать аэронавигации, а равно не стоит погружаться и в обсуждение достоинств и недостатков разных систем. До сих пор продолжаются масштабные испытания для опробования и улучшения существующих методов и совершения новых открытий в этой области. С развитием авиасообщения и нехваткой доступных длин волн скоро станет

необходимо изменить всю радиосистему. Самолёт должен функционировать полностью независимо от земли с помощью сложных радиоприборов и находить дорогу в воздухе вслепую и во всяких обстоятельствах.

Благодаря радио сейчас можно летать в таких погодных условиях, которые раньше обозначали или невозможность полёта, или огромный риск. Низкая облачность и плотный туман раньше крайне плохо влияли на регулярность воздушного движения, особенно в зимние месяцы. Теперь же на эти явления можно практически не обращать внимания. Совершенствование приборов для полётов вслепую, повышение качества метеопрогнозов и радиообеспечения, многодвигательные самолёты — всё это значит, что аварийных посадок по техническим причинам больше почти нет. Всё это сильно улучшило регулярность авиарейсов.

Главные враги коммерческого пилота — опасность обледенения и грозы. Последние — не столько из-за риска попадания молнии, сколько из-за очень сильных вертикальных потоков. Грозы больше всего препятствуют полётам ночью, когда дождевые заряды почти не разглядеть. Днём их обычно можно обойти, потому что они почти всегда достаточно небольшие.

Обледенение случается при температурах, близких к точке замерзания воды. Если самолёт в такую температуру летит сквозь облако, которое, по сути, и есть вода, капли оседают на частях самолёта, открытых воздушному потоку. Лёд обычно нарастает медленно, поэтому у пилота есть время найти высоту, на которой температура выше точки замерзания. Обледенение редко случается при температурах ниже 10 градусов по Цельсию.

Самые опасные с точки зрения обледенения условия возникают зимой во время так называемого вторжения тёплого воздуха. Тёплый и насыщенный влагой воздух приходит с океана и встречается с куда более холодным воздухом над землёй. Будучи легче, тёплый воздух поднимается над слоем холодного, на высоте он резко остывает. От этого, и из-за большой влажности, формируются

тяжёлые облака, из которых обычно летят град или дождь. Падающие водяные капли встречаются со слоем холодного воздуха. Если температура ниже нуля, капли также заметно остывают, но не замерзают: падающая капля замерзает только если температура ниже нуля примерно на восемь градусов. Если самолёт влетает в такой переохлаждённый дождь, то капли при столкновении с ним немедленно превращаются в лёд. В результате на передней кромке крыла и на пропеллерах в считанные минуты образуется ледяная корка. Несущая способность крыла сильно страдает из-за изменения его профиля, а вес наросшего льда увеличивает массу самолёта на несколько сотен килограммов. В этом случае самолёт может оказаться не в состоянии выдерживать высоту. Если ниже не теплее и температура всё ещё ниже точки замерзания, то есть лёд не может быстро стаять, самолёту нужно будет сесть. При хорошо организованной метеорологической службе такие погодные условия можно предсказать и избежать подобной опасности. Иногда, правда, особенно ночью, обледенение препятствует полёту.

В Америке на ночных почтовых рейсах используются так называемые противообледенители. Это тонкие резиновые кожухи, которыми накрываются передние кромки крыла и хвостового оперения. Как только на самолёте начинает нарастать лёд, эти кожухи надуваются через очень короткие промежутки времени воздушным насосом, который позволяет воздуху утекать. Это движение поддерживает слой льда в разрушенном состоянии, так что ледяная корка просто не может сформироваться именно на тех поверхностях, где она опаснее всего.

Мы дошли до той точки, когда хорошо оснащённый самолёт с опытным экипажем может летать практически в любых погодных условиях, особенно с помощью хороших наземных служб.

Вылет из аэропорта, куда из-за тумана даже водителю автобуса, везущего пассажиров на рейс, приходится ехать особенно осторожно, возможен благодаря прекрасным

приборам для полётов вслепую и не составляет для коммерческого самолёта никакого труда. С другой стороны, вопрос посадки без видимости до сих пор окончательно не решён, но уже есть много разных систем, которые позволяют самолёту спокойно подойти к аэропорту при нижнем крае облачности в несколько десятков метров и горизонтальной видимости в несколько сотен. Это возможно потому, что системы слепого захода состоят из миниатюрных радиомаяков — направленных передатчиков, устроенных примерно как американские радиомаяки, описанные выше. Такие системы установлены в аэропортах нашей страны (см. рисунок 4), и благодаря им коммерческие самолёты могут садиться даже при очень плохой видимости. Посадка «Пеликана», который возвращался из рождественского перелёта в Ост-Индию ночью 30 декабря 1933 года — блестящий тому пример, хотя сейчас подобные посадки совершаются регулярно.

Как только самолёт прошёл над аэродромом достаточное расстояние с помощью радиопеленгаторов, радист настраивает бортовой приёмник самолёта на волну радиомаяка. Пилот надевает наушники и слышит прерывистый сигнал. Если этот сигнал состоит из трёх последовательных коротких импульсов, то пилот знает, что он севернее так называемой осевой линии радиомаяка. В других случаях он слышит два коротких сигнала и один длинный. Теперь ему нужно лететь от площадки на юго-запад определённое количество минут и пытаться встать по оси радиомаяка, чтобы вместо прерывистых сигналов он услышал постоянное гудение. Удалившись от аэродрома таким образом на, скажем, пять минут, он разворачивается на 180 градусов и возвращается по осевой линии. Он достаточно точно понимает, где он, и точно знает направление захода на посадку. Сигнал радиомаяка указывает на осевую линию полосы, а передатчик специально расположен таким образом, что по линии его сигнала нет высоких препятствий. Теперь пилот может постепенно снижаться и знает, что он вернётся на границу площадки через пять минут.

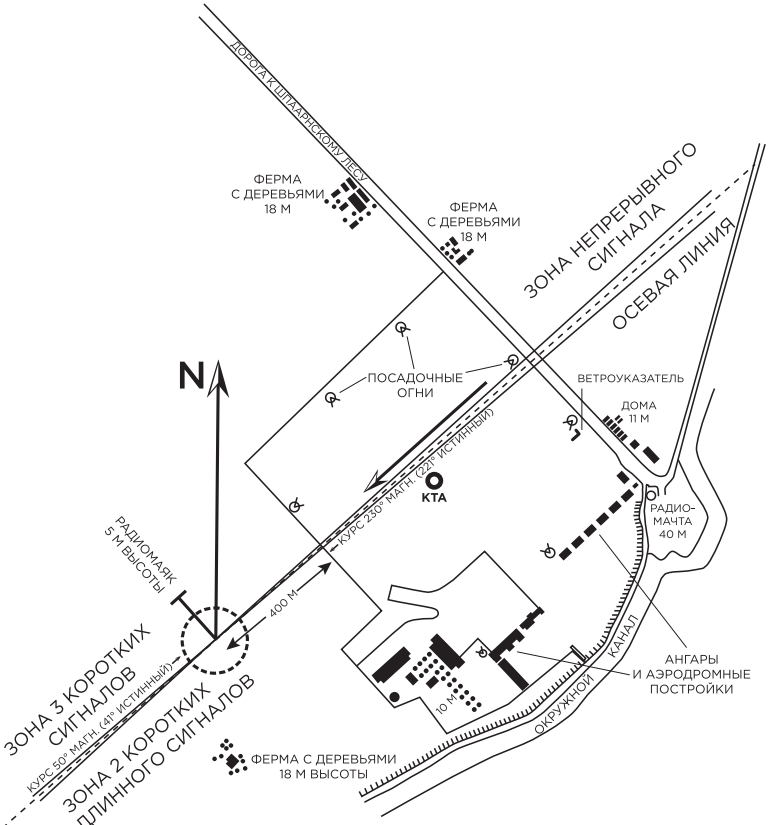


РИС. 4 РАДИОМАЯК НА АЭРОДРОМЕ «СХИПХОЛ» ДЛЯ ПОСАДКИ В УСЛОВИЯХ ПЛОХОЙ ВИДИМОСТИ

Затем он удостоверяется, что на момент прохода радиомаяка его высота примерно 50 метров. Разумеется, он поправил свой высотомер согласно показаниям барометра Схипхола, так что этот прибор не даст неправильных показаний из-за различий воздушного давления. Когда он проходит радиомаяк, гул, который до того становился всё громче, внезапно прекращается, а через несколько секунд снова возвращается. Это прерывание сигнал осевой линии происходит потому, что вокруг радиомаяка всегда есть так называемая зона тишины, в которой не передаются никакие звуки. Теперь пилот знает, что ему нужно

прекратить слушать маяк, и что он на расстоянии в 400 метров от края посадочной площадки и точно на посадочном курсе. Он может безопасно уменьшить скорость и снижаться до тех пор, пока не увидит землю, и сесть. Самолёт управляется посредством маяка и находится над землёй на правильном посадочном курсе; собственно посадку нужно выполнять обычным образом, то есть визуально. Поскольку в туман почти никогда не бывает ветра, то с учётом размеров аэродрома и окружающих препятствий легко выбрать наиболее подходящую для посадки сторону площадки.

Сейчас идут испытания усовершенствований установленной в Схипхоле системы, которые её улучшат с помощью так называемых маркерных маяков. Маленькие радиомаяки расположены по осевой линии, их излучение направлено перпендикулярно ей вверх. При проходе маркерного маяка пилот слышит череду сигналов, которые быстро усиливаются, достигают пика и немедленно затихают. Это позволяет понять, насколько далеко он от границы аэропорта, поскольку места расположения маркерных маяков известны.

Аналогичную систему разработали в Германии, но там радиомаяки работают на ультракоротких волнах. Однако там пилоту не нужны наушники, чтобы идти по осевой линии. На приборной панели есть указатель, который точно показывает, с какой стороны от осевой линии находится самолёт. Стрелка его отклоняется в ту сторону, где относительно самолёта находится осевая линия. Если самолёт летит точно в безопасной зоне подхода, стрелка находится посередине. Эта система лучше тем, что положению указателя пилот понимает, насколько он отклонился от линии маяков. Таким образом сложнее не поймать узкие пучки радиоизлучения, что часто происходит, если слушать их сигналы в наушниках, особенно если проходить маяк на малом удалении и лететь примерно зигзагом. Недостаток же в том, что самолёт нужно оснастить дополнительным УКВ-оборудованием.

В Соединённых Штатах также пытаются решить проблему посадки при нулевой видимости. В аэропорту Ньюарк около Нью-Йорка установлена система коротковолновых радиомаяков, которые указывают самолёту не только направление к посадочной площадке, но также и наклонную линию, называемую глиссадой, следуя которой, самолёт оказывается на границе площадки на нужной высоте и может сесть полностью вслепую. Для этого есть прибор с горизонтальным и вертикальным указателями, собирающимися в равновеликий крест, когда самолёт находится точно на глиссаде. Пилоты американского министерства торговли использовали эту систему как с зашторенными стёклами, так и в реальных условиях плохой видимости. Однако для больших самолётов, описывающих на заходе большие круги, этот метод пока не годится для безопасных посадок только по приборам в любой ситуации. В Европе, однако, обычными системами теперь можно пользоваться в таких условиях, в каких это раньше считалось невозможным. Есть, впрочем, полная уверенность в том, что весьма скоро радиотехнические вспомогательные системы будут столь развиты, что посадка при нулевой видимости будет возможна всегда и с максимальной уверенностью.

Читателю стоит понимать, что в основе быстрого и интенсивного развития гражданской авиации лежат важные технические исследования, международное сотрудничество и грамотная организация работы. В дополнение к тем устройствам, о которых вкратце было сказано в этой главе, есть множество предметов, о которых можно написать целые интереснейшие книги. Например, ночное освещение аэропортов, оснащение ночных маршрутов световыми маяками, авиационная метеорология и общая теория коммерческой авиации. Но подробное обсуждение всего этого слишком далеко отходит от предмета этой книги.

Также мы знаем, что отнюдь не везде наземные службы достигли такой степени развития. Во время полёта «Аиста» в Австралию и обратно в цепи радиостанций то тут, то там не хватало звеньев. Касательно регулярного

авиасообщения между Нидерландами и Голландской Ост-Индией можно сказать, что эта воздушная трасса, за исключением Персии, уже отлично оснащена в части радиообеспечения и метеоинформации. Везде доступны надёжные прогнозы погоды, а радиопеленгационные станции прекрасно помогают с навигацией при плохой видимости.

В Голландской Ост-Индии, впрочем, авиаторам до сих пор приходится полагаться на несколько морских радиостанций, которые в целом не могут дать той информации, которая была бы крайне полезна лётчикам. Перелёты вроде выполненных на «Пеликане» и «Аисте» подтвердили, как сильно сокращается полётное время, если лететь и днём, и ночью. Поскольку наземные службы почти во всей Ост-Индии уже достаточно развиты, чтобы можно было выполнять регулярные рейсы ночью, можно надеяться, что и этот регион также последует за прогрессом, чтобы не остаться на обочине современного воздушного сообщения.

В целом можно сказать, что техническое оснащение самолётов, благодаря опыту, набранному в регулярных и специальных рейсах, способствует улучшению и наземных служб. И теперь лишь вопрос времени, когда по безопасности и регулярности авиаперелёты превзойдут все прочие способы скоростного передвижения.

Наконец, если летать ночью по очень длинным маршрутам, самолёты всё же нужно оснащать спальными местами для пассажиров и экипажа. Будут летать очень большие самолёты, где пилоты регулярно сменяются вахтами, как на кораблях. Fokker F.36 вполне можно считать прототипом такого воздушного судна.

Мысль о том, что скоро воздушный путешественник будет спокойно ложиться в кровать ночью на борту большого авиалайнера, а просыпаться на следующее утро в над местностью в нескольких тысячах километрах — это не утопия, а образ самого ближайшего будущего!

XX. ИЗ БОРТОВОГО ЖУРНАЛА «АИСТА»

Дата	Вылетел из	Время по Гринвичу	Дата	Прибыл в	Время по Гринвичу	Полётное время
20 октября	Милденхолл	06:35	20 октября	Рим	11:29	4 ч. 54 мин.
.. ..	Рим	11:56	.. ..	Афины	11:29	3 .. 36 ..
.. ..	Афины	15:51	.. ..	Алеппо	20:00	4 .. 09 ..
.. ..	Алеппо	20:35	.. ..	Багдад	23:08	2 .. 33 ..
21 октября	Багдад	00:00	21 октября	Джаск	05:13	5 .. 13 ..
.. ..	Джаск	05:36	.. ..	Карачи	08:53	3 .. 17 ..
.. ..	Карачи	09:10	.. ..	Аллахабад	14:09	4 .. 59 ..
.. ..	Аллахабад	15:13	.. ..	Калькутта	17:47	2 .. 34 ..
.. ..	Калькутта	18:20	.. ..	Рангун	22:10	3 .. 50 ..
.. ..	Рангун	22:42	22 октября	Алор Сетар	03:27	4 .. 45 ..
22 октября	Алор Сетар	04:10	.. ..	Сингапур	06:44	2 .. 34 ..
.. ..	Сингапур	07:13	.. ..	Батавия	10:34	3 .. 21 ..
.. ..	Батавия	10:56	.. ..	Рамбанг	15:20	4 .. 24 ..
.. ..	Рамбанг	15:57	.. ..	Купанг	19:03	3 .. 06 ..
.. ..	Купанг	19:49	.. ..	Дарвин	23:00	3 .. 11 ..
.. ..	Дарвин	23:35	23 октября	Клонкарри	04:57	3 .. 22 ..
23 октября	Клонкарри	05:37	.. ..	Шарлевилль	08:55	2 .. 18 ..
.. ..	Шарлевилль	09:55	.. ..	Олбери	15:20	5 .. 25 ..
.. ..	Олбери	23:54	24 октября	Мельбурн	00:52	0 .. 58 ..

Расстояние Милденхолл — Мельбурн: 19 877 км
Средняя путевая скорость: 278 километров в час
Израсходовано авиабензина: 21 482 литра

Чистое полётное время	71 ч. 29 мин.
Время, проведённое на земле, включая задержку в Олбери	18 ч. 48 мин.
Итоговое время перелёта	90 ч. 17 мин.

ПОСЛЕСЛОВИЕ КОЛЛЕКТИВА АНГЛОЯЗЫЧНОГО ИЗДАНИЯ

После воздушной гонки Лондон — Мельбурн командир «Аиста» Куне Дирк Парментие продолжил лётную карьеру в KLM. Когда в мае 1940 года Германия вторглась в Нидерланды, Парментие улетел в Британию на DC-3, одном из шести бортов KLM, которым удалось покинуть страну. Вместе с британской авиакомпанией BOAC (БОАК, «Британские заморские авиалинии», 1940–1974) он установил регулярное авиасообщение со столицей Португалии Лиссабоном,— так называемый «шпионский маршрут»,— не только руководя полётами, но и самостоятельно выполняя многие из них, рискуя стать жертвой налётов истребителей Люфтваффе.

Однажды, попав под огонь шести немецких истребителей, Парментие вёл самолёт зигзагом всего в полутора десятках метров над водой, прежде чем взмыть в облако и скрыться. Впридачу к наградам своей страны, Парментие был также удостоен Ордена Британской Империи за «невероятные и выдающиеся заслуги» во время войны. После войны он вернулся в KLM и стал шеф-пилотом авиакомпании, но погиб в возрасте всего лишь 44 лет, когда его Lockheed Constellation разбился в Шотландии у Прествика, недалеко от Глазго, 20 октября, в низкую облачность столкнувшись с линией электропередачи при заходе на посадку. В катастрофе погибли 30 пассажиров и 10 членов экипажа. Расследование установило, что экипаж пользовался устаревшими картами и неполным прогнозом погоды.

Ян Молл при немецком вторжении также покинул Нидерланды через Роттердам, Бельгию и Францию, и вступил в Королевские ВВС Великобритании, перегоняя бомбардировщики «Митчелл» и перевозя экипажи Королевских ВВС из Канады. Также он вёз командующего вооружёнными силами Нидерландов принца Бернхарда из Канады в США для встречи с президентом Франклином Делано Рузвельтом.

Сразу после войны он летал в BBC Нидерландов в Ост-Индии, а затем вернулся в KLM. Когда Молл вышел в отставку в январе 1955 года, он был первым коммодором KLM и первым пилотом авиакомпании, налетавшим за время работы в ней 25 000 часов. Скончался 12 декабря 1988 года.

Радист Корнелис ван Брюгге в начале оккупации Нидерландов уже был в Лиссабоне и присоединился к экипажам «шпионского маршрута», но погиб 1 июня 1943 года на борту единственного самолёта, потерянного за всё время существования этой авиалинии. Его борт, летевший из Лиссабона в Бристоль, атаковали восемь немецких истребителей, и он утонул в Бискайском заливе, унеся с собой всех, кто был на борту. Среди тех 17 человек был также британский актёр Лесли Ховард. Ван Брюгге был посмертно удостоен государственной награды Нидерландов за отвагу, самообладание и преданность делу, потому что держал открытым канал связи всё время атаки до самого конца.

Бортмеханик Буве Принс после гонки вернулся на регулярные маршруты KLM, а когда компания ввела в строй Lockheed Electra, его отправили на американский авиазавод для изучения устройства этого самолёта. В начале Второй Мировой войны Принс работал при голландской лётной школе в Джексоне, штат Миссиссиппи, после чего был прикомандирован к 120-й Голландской эскадрилье Королевских Австралийских ВВС в Канберре, Австралия. Позже его направили в Голландскую Новую Гвинею[50] для обслуживания авиатехники. После войны он вернулся в KLM в Нидерланды, ушёл на покой в 1961 году и умер в 1973.

[50] Сейчас это западная часть острова Новая Гвинея (Папуа, Ириан). Там расположены шесть провинций Индонезии, ранее бывшие единым регионом под названием сначала Западный Ириан (1962–1973), а позже (1973–2002) — Ириан Джая. До конца 1962 года эта территория оставалась заморским владением Нидерландов, тогда как остальная Индонезия формально перестала быть «Голландской Ост-Индией» и получила независимость в 1949 году после 4 лет дипломатической и вооружённой борьбы, начатой в 1945-м после капитуляции Японии (оккупировавшей Юго-Восточную Азию во время Второй Мировой войны; фактически Нидерланды потеряли политический контроль в 1942 г.).